

EL PUERTO DE CASTRO URDIALES
RECUSRSOS TÉCNICOS, TRANSPORTE Y COMERCIO
(1163 - 1850)

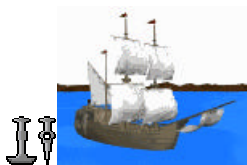


Ramón Ojeda San Miguel

ISBN: 607-3279-7 Depósito Legal: SA-563-2001

Castro Urdiales 2001

A María Amor,
mi abuela, que me enseñó
a querer y a respetar a
Castro.



PREÁMBULO

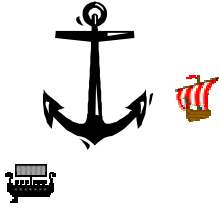
La idea central, mejor diríamos el objetivo, de este trabajo es abordar el estudio del puerto antiguo de Castro Urdiales. Análisis que cronológicamente tendrá su límite mediada la centuria del XIX. La razón de esta primera elección es muy sencilla: porque este es el momento, a nuestro juicio, en el que el entramado portuario castreño entrará definitivamente en la órbita administrativa del Gobierno de la Nación, y, además, cuando empiezan a aparecer las primeras pruebas inequívocas de modernización de las infraestructuras.

El propósito de la investigación es el de enfocar la cuestión desde diversas ópticas o campos de estudio. No se trata sólo, como a primera vista pudiera parecer, de un ensayo del puerto desde el punto de vista arquitectónico; en realidad la vocación de interpretación, con ser básicamente histórica, quiere ser multifuncional: estudio de las dotaciones técnicas, institucionales, movimiento comercial, vida naval...

En realidad, la única esfera que dejamos fuera es la de la pesca. Y no porque no sea ésta decisiva para la historia económica y social de Castro, sino por todo lo contrario. El asunto de la pesca es tan importante que hemos preferido dejar para más adelante una publicación sobre la misma, que en estos momentos estamos perfilando y preparando.

Las bases, los materiales, que hemos manejado y llevado laboratorio propio del historiador, está constituido por las diferentes publicaciones aparecidas hasta ahora, ciertamente muchas, pero no abundantes en relación directa con nuestra ciudad, los documentos publicados en diferentes catálogos, y, sobre todo, los riquísimos fondos conservados en el Archivo Municipal de Castro Urdiales¹, hoy en día perfectamente gestionados por los profesionales que a su cargo han puesto las autoridades municipales.

¹ En adelante A.M.C.U.



EL PRIMITIVO PUERTO DE CASTRO URDIALES

1. INTRODUCCIÓN

Desde tiempos realmente muy remotos el ser humano fue consciente, por pura actividad empírica, de que el transporte de mercancías por la mar era mucho más barato y rápido que el efectuado por la superficie terrestre. Para llevar a la práctica aquella más que posible realidad es evidente que había que contar, además, de lógicamente con barcos, con puertos. Aunque pueda parecer que todo el mundo sabe lo que es un puerto, ciertamente buscar una definición técnica del mismo no resulta tan fácil. De todas formas, la mayor parte de los especialistas en cuestiones de historia de la técnica hacen una enunciación parecida a la siguiente: un lugar en el que es posible realizar maniobras de carga y descarga de manera adecuada, de fácil control fiscal por parte de las autoridades correspondientes, con posibilidades de almacenamiento de mercancías y con garantías para la repartición y distribución de las mismas.

En los primeros estadios de civilización, fundamentalmente porque los barcos tenían un tamaño reducido, y también debido a que las formas estatales de organización social no estaban muy desarrolladas, aquellos espacios portuarios no solían tener grandes dimensiones. Los puertos eran simplemente pequeñas playas y diminutos abrigos naturales con muy poca dotación e infraestructura de carácter técnico. Pequeños cobertizos, sistemas de pantalanes y postes clavados en el suelo como ayuda de amarras serían, a grandes rasgos, las minúsculas ayudas existentes en los puertos primitivos.

Indudablemente Castro Urdiales, por los propios condicionamientos geográficos de emplazamiento, contó desde los primeros tiempos potencialmente con la mayor parte de los ingredientes necesarios para convertirse literalmente en un buen puerto, e incluso el adjetivo se podría extender hasta el de “magnífico”. La naturaleza, como ahora veremos, hacía de la zona castreña un buen abrigo natural para la navegación, y una franja costera de relativa fácil carga y descarga.

2. UNA NATURALEZA PRÓDIGA

Ubicada geográficamente en la confluencia de los actuales territorios de las comunidades autónomas de Cantabria y País Vasco, Castro Urdiales constituye un territorio volcado a la mar. Casi todos los condicionantes geográficos y naturales dotaron a Castro de un cúmulo de posibilidades, aunque, como luego veremos, también de algunos pequeños problemas y lastres, que irán convirtiéndola en una población eminentemente marinera, con un puerto de carácter “preindustrial” de unas innegables posibilidades.

Hoy en día la zona portuaria de Castro, tomando como referencia el faro, está situada a 43° 23′ 4″ N. Y 3° 12′ 54″ W.. En general su lecho marino está constituido por afloramientos rocosos; pero, y este hecho acabará siendo decisivo en el nacimiento y desarrollo histórico del puerto, en las proximidades de lo que hoy se entiende por puerto pesquero y parajes de Santa Ana y San Guillén, el fondo es arenoso y de bastante calado. Gracias a estas circunstancias y al relativo fácil amarre en las rocas próximas, las embarcaciones de pequeño y mediano calado, también, como luego veremos, las más comunes hasta bien entrada la Edad Moderna, encontraron en Castro un punto de recalada y refugio de obligada referencia en el Cantábrico oriental..

2. 1. MOVIMIENTO DE LA MAR Y DE LOS VIENTOS

Para entender un poco la cuestión a tratar, y poder acercarse paulatinamente al devenir del puerto castreño es imprescindible conocer, aunque sea de forma aproximada, las propias peculiaridades de la mar que rodea casi literalmente a la antigua Villa. En este sentido hay que reseñar que en el Cantábrico, con predominio de los vientos del oeste, el agua se mueve, ciertamente muy despacio, en dirección Este. Es la interacción tanto del viento como de la densidad del agua la que va a determinar la existencia de corrientes oceánicas tanto en superficie y en profundidad.

En el Golfo de Vizcaya las corrientes son en realidad derivaciones de la gran corriente del viento oeste del Atlántico Norte. En general son de intensidad muy irregular, lo mismo que su dirección. Y ambas variables muy condicionadas por los vientos predominantes en cada momento. Así, durante la mayor parte del invierno domina la corriente de dirección Este o Noreste; de forma que su intensidad tiende a crecer en las cercanías del propio litoral. Por el contrario, en épocas estivales, muy débiles y a veces con tendencia a variar repentinamente, abundan las corrientes en sentido Oeste o Noroeste.

En general, las corrientes en el Cantábrico, y por ello en las proximidades de Castro Urdiales, son bastante débiles; siendo por ello durante muchos cientos de años, hasta la llegada de la motorización, fundamental a la hora de navegar la componente de los vientos.

En prácticamente toda la costa cantábrica la peor época del año para navegar, y más en tiempos de preponderancia de velas y remos, es el invierno. Es entonces cuando son dominantes los vientos Noroeste y Suroeste; el primero responsable de grandes temporales. En cambio en primavera y verano hay grandes posibilidades de navegar debido a la baja persistencia primero del Norte y luego del Noreste, y también a que la dirección de los mismos resulta muy bonancible a los buques. Por último, tampoco hay que olvidar la presencia del viento sur, que tanto en verano como en invierno, incide directamente sobre las maniobras de aproximación y recalado en los puertos.

Tal como muy bien ha puesto de manifiesto J. Garay¹, para entender la incidencia de todo este régimen de corrientes y vientos en el caso de Castro Urdiales hay que pensar que su puerto hasta la construcción del rompeolas era “abierto a la mar”. De ahí que en los inviernos con vientos fuertes y con marejada del Norte fuese casi imposible la navegación por su concha y proximidades, así como también acercarse al mismo. Los temporales invernales en Castro eran mucho más duros que en otros puertos vecinos del Cantábrico, pues como pronto veremos, además de los vientos y corrientes resultaba determinante la configuración geofísica.

2. 2. UNA COSTA ACCIDENTADA, PERO BONANCIBLE

La costa castreña se puede definir como “maciza, rectilínea y abrupta”². Con alrededor de 20 Km. en línea recta y cerca de 25 de sinuosidades. Desde el Este, zona de Covarón, hasta Sonabia en Candina por el Oeste ciertamente está plagada de pequeños accidentes geográficos, con salidas y entrantes continuos.

Existen abundantes cabos (Dícido, Cotolino, “Carajón de la Vieja”) en los que la mar ataca con fuerza, haciendo muy peligrosa la línea costera. Aunque no muy numerosos, también es posible encontrarnos con pequeños islotes, como el existente en las proximidades de la “Isla de los Conejos”, que de nuevo ocasionan problemas y peligros para la navegación. Son asimismo una realidad importante las playas (Mioño, Brazomar y Oriñón)³ y los promontorios o atalayas.

Además, la costa castreña está caracterizada por aparecer tremendamente agujereada por lo que la voz popular conoce como cuvareñas, covarones y bucarones⁴. Los primeros agujeros o chimeneas por los que sobre todo en invierno salen con una fuerza extraordinaria auténticos chorros de agua. Los segundos, estrechos callejones por los que penetran las olas, aumentando su ímpetu a medida que se estrechan. Los bucarones resultan ser peculiares entradas de agua marina hasta estancias cerradas (el mejor y más conocido es el “Pedregal de la Señá Santiago”).

Todo estos accidentes podían llevar a primera vista a pensar que en la costa castreña todo eran peligros. Sin embargo, a pesar de tantas alteraciones, tal como una vez más ha puesto de relieve J. Garay, la mayor parte del litoral jurisdiccional castreño es sano, resultando de fácil navegación por la mayor parte de su proximidad costera⁵.

¹ Garay (95) e Ilustración de Castro, marzo de 200.

² Arijá (84).

³ Garay, Ilustración de Castro, julio de 1999.

⁴ Garay, Ilustración de Castro, marzo de 1998.

⁵ Garay, Ilustración de Castro, noviembre de 1999.

Con ser sana en general la costa, especialmente bueno es y era el puerto de Castro. Una serie de pequeños accidentes naturales confirieron al mismo unas excelentes condiciones de abrigo, protección y recalada. En estimación de J. Garay, cinco han sido las realidades naturales de cuyos beneficios se ha valido durante milenios Castro Urdiales: Monte de Santoña, Punta del Rebanal, boca de Urdiales, callejones próximos al actual casco urbano y sus imponentes peñones.

La punta de Santoña, sobresaliente hacia la mar unas 5 millas más que Castro y a 11 de distancia costera, protege al puerto de los vientos de dirección oeste en todas sus variantes. La Punta del Rebanal, auténtico ecuador de la mar castreña, ahorra intensidad a los mares de fondo. La boca de Urdiales “recoge un mar de fondo horrible, purgando al puerto de Castro de muchas resacas. Urdiales es un auténtico embudo que protege a Castro en buena medida de la mar de fondo”⁶. Los callejones, fundamentalmente los más inmediatos de la “Ensenada de los Canteros” y la “Ensenada del Campo Santo” acaban por absorber las últimas sacudidas de la mar de fondo. Por último, los peñones, auténtica esencia y razón de ser de Castro Urdiales, hacen de freno o rompeolas natural en su concha. En palabras de Garay, sin duda la persona que más y mejor ha escrito sobre estas cuestiones, “Esta península es el alma mater de nuestra historia”⁷.

Como decimos, todos estos accidentes brindados por la Naturaleza convirtieron a Castro en un excelente puerto de refugio y recalada, muy bien protegido de los peligrosos vientos cantábricos del Oeste. Aunque más tarde volveremos sobre esta cuestión de forma más extensa, hay que subrayar que estos elementos geográficos, junto con la propia configuración de la costa y del fondo entorno a la concha, convirtieron a Castro en un magnífico puerto, al que podemos calificar, a pesar de no ajustarse enteramente a ciertos cánones técnicos y de manual, como natural. Puerto al que podían acudir y aproximarse con mucha rapidez las embarcaciones de remo y vela, pero, eso sí, siempre que no tuvieran un excesivo tamaño y proporciones.

2. 3. PERO NO TODO FUERON VENTAJAS

Empero de todo lo expuesto, indudablemente no hay que idealizar la situación en demasía, puesto que también desde tiempos muy remotos el puerto de Castro Urdiales presentó con bastante evidencia lastres e inconvenientes de consideración. El viento del Noroeste y norte, con los que se podía navegar en otros lugares, como por ejemplo en el Abra de la ría de Bilbao, hacían imposible aquí la salida y entrada a las embarcaciones⁸. En la estación invernal eran frecuentes los tenaces temporales. Unas veces la mar de fondo, resacas y otras la marejada fuerte aparecían en la propia Concha, impidiendo violentamente la actividad marinera en toda sus variantes y produciendo continuados accidentes.

Los inviernos, no cabe duda, como podrán de manifiesto multitud de documentos en épocas moderna y contemporánea, eran más duros que en otras zonas portuarias próximas y vecinas.

⁶ Garay (95).

⁷ Ibidem.

⁸ Garay, Ilustración de Castro, marzo de 2000.

3. LAS ÉPOCAS MÁS PRIMITIVAS

3. 1. CASTRO URDIALES: UNA ZONA POBLADA DESDE MUY ANTIGUO

Los hallazgos y excavaciones arqueológicas (“La Lastrilla”, “Dársena”, “Macizo de Juan Gómez” y cueva de “La Peña”, las más conocidas), con diversos materiales y hasta representaciones de arte rupestre, así como los estudios e investigaciones a que han dado lugar, ponen de manifiesto que la comarca de Castro ha estado poblada desde lo que podemos dar en llamar “tiempos primitivos”. Varios milenios antes del nacimiento de Cristo la costa de Castro Urdiales servía de hábitat a diferentes grupos humanos y está claro que buena parte de los recursos y alimentos ya eran adquiridos de la mar. Sin duda, este hecho demostrado, la presencia humana y milenaria en el litoral, nos hace suponer la existencia de una temprana vocación marinera en aquellas gentes (Paleolítico y Edad del Bronce)⁹. Sin embargo, todavía es muy poco lo que sabemos sobre ello.

3. 2. PRIMEROS SISTEMAS PORTUARIOS DESARROLLADOS TÉCNICAMENTE

Pero fue en el seno de las civilizaciones antiguas más desarrolladas, caso de Egipto, Mesopotamia e Indo, y luego en general en todos el Mediterráneo oriental, donde se produjo un primer aumento tangible del número y tamaño de los barcos y del flujo comercial en las rutas marítimas. Tales fenómenos dieron lugar a que las primitivas y simples infraestructuras portuarias, la mayoría puramente naturales, no fuesen ya suficientes. En aquellos momentos y circunstancias el hombre no tuvo más remedio que empezar a modificar la Naturaleza, y así abordar la construcción de los primeros muelles dentro de los espacios portuarios.

Los Egipcios comenzaron a utilizar como puertos a las pequeñas lagunas cercanas a la costa, que luego conectaban con la mar mediante la construcción de canales. Alrededor del segundo milenio antes de Cristo también sabemos que en las zonas más orientales del Mediterráneo existían algunas obras a las que se podía calificar como primitivos muelles. Es cierto que aún conocemos poco de la técnica portuaria de la Civilización griega, aunque sí sabemos que utilizaron sistemas de pequeños malecones y que empezaron a estudiar con bastante interés el difícil problema de la colmatación de las arenas.

3. 3. ROMA: LA PRIMERA GRAN CIVILIZACIÓN PORTUARIA

Ahora bien, a pesar de todos los precedentes antes apuntados y perfilados, los primeros grandes diseñadores de una auténtica técnica portuaria fueron los Romanos. El

⁹ González Cuadra (99).

avance que se produjo en esta materia dentro la civilización latina fue extraordinario. Hasta el punto de que gran parte de las obras portuarias europeas realizadas hasta muy entrada la Edad Moderna serán deudoras de los logros conseguidos en aquel periodo clásico.

Hagamos un somero repaso de las novedades técnicas aportadas por la cultura romana. Empezando por el propio vocabulario latino, la abundancia de términos, como *moles* (escollera), *ripa* (muelle), *ostium* (bocana)..., ya demuestran de entrada el desarrollo técnico y portuario del que estamos hablando. Comenzaron a construir muelles muy pesados con el fin de evitar la succión marina. Para obras de tanta envergadura emplearon procedimientos de cementación hidráulica, encofrados de madera, pilotes, grúas y martillos pilones. Incluso abordaron diseños de sistemas de faros como apoyo a la navegación. No faltando tampoco estudios sobre las corrientes, mareas y procesos de sedimentación de la arena.

Casi todos aquellos logros tuvieron lugar en el ámbito mediterráneo. Los Romanos se dieron perfectamente cuenta de que construir un puerto artificial en aquel mar era mucho más fácil y sencillo que hacerlo en el Atlántico. Pudieron apreciar en términos prácticos cómo en aquellas latitudes el oleaje era casi siempre de mayores proporciones, que los temporales resultaban más abundantes, y que las oscilaciones de las mareas eran muy marcadas y pronunciadas. Ante todas aquellas realidades y dificultades los pocos puertos costeros que los Romanos levantaron en áreas atlánticas fueron casi siempre muy pequeños; destinados al uso casi exclusivo de barcos pequeños y de poco calado. Cuando tuvieron necesidad, por razones eminentemente militares en la mayoría de las ocasiones, de utilizar navíos de más envergadura imitaron en cierta medida a los Egipcios: se valieron de pequeñas lagunas o de los estuarios de los grandes ríos europeos. Es decir, construyeron espacios portuarios literalmente “tierra a dentro”. Este sería el caso del nacimiento de los puertos de Colonia, Amberes, Nantes, Burdeos o Londres. Todos ellos sustentados en aguas interiores, en las que se aseguraba, pese a los cambios del nivel de las mareas, la flotación continua de los grandes barcos y se evitaba el peligro de una más que posible rotura del casco en caso de que quedaran varados.

3. 4. PRIMERA MENCIÓN PORTUARIA DE CASTRO URDIALES: PORTUS AMANUS Y FALVIOBRIGA

Aunque nos movemos por un terreno muy resbaladizo para un historiador acostumbrado a navegar por los documentos, en esta introducción al análisis histórico del puerto de Castro Urdiales, y a la vez enlazando con los últimos párrafos y sugerencias, no se puede dejar de mencionar su tan afamado pasado indígena y romano. Textos clásicos (Plinio y Ptolomeo) e investigaciones arqueológicas varias han puesto de manifiesto la existencia de un primer puerto indígena y prerromano: el de “Portus Amanus” o “Puerto de los Samanos”. Establecimiento sobre el que a partir del siglo I después de Cristo se fundará la también muy conocida colonia romana de “Flaviobriga”.

No cabe duda de que las excelentes condiciones naturales, tantas veces repetidas y a repetir, de la costa castreña, fundamentalmente la entrada de la ría de Brazomar y sobre todo los peñones que daban abrigo a su concha, debieron ser la base del tantas veces nombrado en la historiografía local y regional “Portus Amnus”. También es

posible que los colonizadores romanos comenzaran a realizar algunas pequeñas obras, especialmente en lo que hoy entendemos por el puerto castreño. Pequeños cobertizos, algún establecimiento de salazón posiblemente, quizá un sistema de faro en la zona próxima al actual paraje de la Atalaya y Campo de Santa María, pantalanés flotantes, y hasta algún rudimentario y diminuto muelle. En este último caso, incluso varios estudiosos y arqueólogos han querido ver restos de un muro, aparecido con motivo del derribo del edificio conocido popularmente como “Café La Marina” o “Casa de la MATRA”, junto a la Dársena actual.

Sea como fuese, con o sin obras de infraestructura efectuadas ex profeso, lo cierto es que entorno a lo que luego sería la villa de Castro Urdiales se había erigido antes de la llegada romana un complejo portuario, muy primitivo, pero muy conocido en su tiempo en toda la costa cantábrica. Y, además, que luego sería todavía más potenciado y agrandado por los romanos.

Pero sería un error magnificar desde el punto de vista de la historia de la técnica portuaria la realidad de aquel primitivo y primer puerto. Es posible que los Autrigones, grupo al que pertenecían los ancestrales Sámanos, practicaran algún tipo de actividad pesquera y una pequeña navegación de cabotaje y de temporada con primitivos barcos hechos a base de pieles de animales, quizá valiéndose del abrigo de los viejos peñones, arenales y entradas de la ría. Eso sí, todo mayoritariamente natural.

Los Romanos, ya lo hemos dicho, no construyeron en general grandes infraestructuras portuarias en las costas atlánticas y cantábricas. Pero sí que es innegable que “Flaviobriga” fue un importante puerto de apoyo para sus dominios atlánticos, punta para comunicaciones con el interior de la meseta septentrional hispana, centro de pequeñas exportaciones de minerales, y, sobre todo, punto básico en su definida estrategia militar de dominio y defensa. También, sobre todo en épocas veraniegas, por aquí aparecerían barcos que hacían la ruta entre los que hoy es la costa atlántica francesa (Aquitania) y las Islas Británicas¹⁰.

En definitiva, parece claro que cuando se habla de “Portus Amanus” o de “Flaviobriga”, más que en un puerto con abundantes dotaciones e infraestructuras técnicas, habría que pensar en un simple lugar, eso sí muy protegido por los accidentes geográficos costeros, en el que se practicaban actividades maríneas, tales como la pesca y el tráfico naval de cabotaje a pequeña escala.

4. UN MUNDO MEDIEVAL DECISIVO

A pesar de aquel brillante pasado indígena y romano de Castro Urdiales y su puerto, y a pesar del orgullo que este hecho supone para el acervo cultural e identidad de sus actuales habitantes, es indudable que la verdadera historia de este núcleo costero tiene unas raíces medievales. Tal como perfectamente ha señalado la profesora Arízaga, pese a que *“Santander y Castro se asientan sobre antiguas colonias romanas, no existió una continuidad en la vida urbana. Y los documentos medievales demuestran que sus habitantes no fueron conscientes de estar viviendo sobre núcleos romanos. Era una*

¹⁰ Chic García (95), pp. 85 y 86.

*pura coincidencia aquella elección del mismo espacio. Las villas actuales son las herederas del entramado medieval, y no del romano*¹¹.

Casi siempre en el terreno de la Historia, entendida como ciencia social, las cosas no son de impronta tan radical. No se pasa del blanco al negro sin previos estadios intermedios, ni los cortes en los asentamientos humanos son tan drásticos. Es muy probable que la existencia de una antigua colonia romana pesara sobre el ánimo de los futuros repobladores medievales castreños. Pero, es más que claro que lo que va ser el puerto de Castro durante las llamadas comúnmente Edad Moderna y Contemporánea hunde sus raíces y se apoya en todos sus resquicios en la época medieval.

Asomándonos a la ventana de la historiografía, en una fecha tan madrugadora como el año 1892 un articulista castreño ponía ya el dedo en la yaga sobre este tema, al señalar la importancia del hecho medieval en la historia del municipio y de su puerto. Con ocasión del homenaje que se daba al famoso político Sr. Eguilior, después de conseguir aquel una importante mejora en la infraestructura portuaria de finales del siglo XIX, se publicaba en el periódico “Fray Verás” el siguiente pequeño, pero jugoso, artículo:

“Colocada a la cabeza de las poblaciones marítimas de la costa cantábrica durante la edad media, la villa de Castro, mercantil y guerrera, pescadora y corsaria, mantuvo su puesto preferente en medio de gloriosos esfuerzos y nobles sacrificios, hasta tanto que el progreso de la navegación requirió para las nuevas naves, de mayor porte, fondeaderos más amplios, seguros y abrigados.

Desde entonces el incesante afán, el deseo perdurable de cuantas generaciones se han sucedido en nuestra villa ha sido la realización de unas obras que parecen demandadas por las excelentes condiciones del surgidero, la construcción de un puerto que la naturaleza entrega a medio hacer a la mano del hombre. No hay documento de importancia que no hable de nuestro pasado, en el cual no se vea patente y vivísima esa aspiración constante de los castreños; no ha habido monarca a cuyos oídos no hayan hecho llegar el eco de sus clamores”¹².

En los anteriores párrafos se perfilan con una enorme sagacidad las líneas maestras de la historia portuaria castreña: la raíz medieval, la importancia de las ventajas proporcionadas por la Naturaleza y la necesidad de obras artificiales para mejorar e intentar adaptarse a los cambios que se irán produciendo en el mundo de la navegación.

La hipótesis de trabajo, que en las sucesivas páginas y apartados trataremos de corroborar, con la que partimos al analizar el medioevo castreño se podrían resumir en tres puntos:

¹¹ Arízaga (96), pp. 71 y 72.

¹² Fray Verás, n.º. 67, 24 de abril de 1892, “Al Excelentísimo Señor Don Manuel de Eguilior”.

1. Castro Urdiales fue una de las primeras villas del litoral cantábrico en empezar a ser repoblada y en recibir carta foral, debido fundamentalmente al hecho, ya tantas veces repetido, de las magníficas condiciones geográficas de su puerto natural.
2. Muy pronto toda la zona del casco urbano y puerto se irá perfilando en función de tres necesidades, surgidas ante también tres incuestionables realidades: la exigencia de dar cobertura a su naciente flota pesquera, mercante y a su privilegiada situación desde la óptica de la estrategia militar-defensiva.
3. Entre los siglos XII y XV se irá poco a poco conformando la dotación técnica del primitivo puerto con la aparición de los primeros muelles, paredones y obras auxiliares.

Pero para poder entender todos estos procesos en su justa dinámica resulta imprescindible hacer un pequeño repaso de los orígenes medievales, aunque sea esta vez sólo superficialmente. En este sentido, prácticamente la totalidad de los medievalistas admiten en la actualidad que hasta el siglo XII el litoral cantábrico era un espacio marginal, muy poco habitado y materialmente sin vida urbana.

4. 1. LOS TIEMPOS OSCUROS

Con anterioridad al siglo XI parece estar claro que a lo largo del litoral cantábrico no existía nada que pudiese ser denominado como flota, no apareciendo tampoco signos de navegación habitual y continuada. Es cierto que desde mediados del siglo IX se habían producido incursiones y ataques de normandos y piratas. Como muy bien ha puesto de manifiesto Alberdi¹³, en medio de estas circunstancias era difícil que se produjeran mejoras técnicas y progresos en la marinería. Hasta el siglo XI y XII toda nuestra zona era sencillamente una tierra de invernada para la ganadería trashumante. En apreciación del profesor Ruiz de la Peña¹⁴, y utilizando básicamente los textos de la “*Historia Compostelana*” y la “*Crónica Adefonsi Imperatoris*”, todavía durante los primeros decenios del siglo XII la costa cántabra estaba asolada por repetidas incursiones de piratas musulmanes. Ello provocaba que los escasos habitantes allí asentados abandonaran regularmente la franja costera entre la mitad de la primavera y del otoño, o que se refugiasen en las cavernas cercanas a los montes. Sin embargo, estas incursiones y las normandas habían empezado a remitir en intensidad hacía ya un siglo.

Coincidiendo con estos últimos hechos empezaron a surgir los primeros signos evidentes de repoblación. Pequeños monasterios de corte señorial, casi todos bajo la órbita del gran San Millán, comenzaron a constituirse, importando a la vez toda una serie de valores de carácter romanizante y mediterráneo con una planificación organizativa y de dominio político del espacio geográfico. Unidos a las viejas rutas

¹³ Alberdi y Aragón (98).

¹⁴ Ruiz de la Peña (89), p. 257.

ganaderas, aquellos núcleos empezaron a explotar los recursos agrícolas y también, muy importante en nuestro caso, pesqueros¹⁵.

Prácticamente a la vez, junto a los diminutos monasterios, afloraron asimismo otros diminutos núcleos de campesinos libres y pequeños propietarios, que parcialmente iban a dedicarse a las faenas pesqueras y en especial a la caza de la ballena. Precisamente ellos serán el germen y semilla de algunas futuras villas costeras.

Todos estas variaciones, y otros que luego veremos, significaban un cambio de ambiente y un magnífico “caldo de cultivo” para que la franja costera de Castro, y en general todo el Cantábrico, no solamente se empezara a llenar de gente, sino que surgiesen los primeros conatos de una navegación permanente. Mientras tanto en la costa francesa se habían asentado, centrados en torno a Bayona, toda una serie de comerciantes de vieja estirpe normanda. Allí, desde mediados del siglo XI, se produjo un importante desarrollo de las pesquerías, caza de ballenas y comercio marítimo, muy protegido todo por los poderes político y religioso. Luego, los pequeños establecimientos litorales del Cantábrico comenzaron a mantener contactos con esta zona de Bayona, y de esta forma los comerciantes y marineros normandos también empezaron a aparecer asiduamente por nuestra costa.

Precisamente de aquellos contactos comerciales y sociales con los descendientes de los vikingos asentados en las costas francesas, cuando acudían a los mares cántabros, surgió la “contaminación técnica” que posibilitará el ulterior desarrollo de nuestra navegación costera. Hoy en día, con el nivel de conocimientos existente, resulta innegable la raigambre nórdica de las embarcaciones y forma de navegar primera de los habitantes cántabros. El contacto continuado con las gentes de la vecina costa francesa sirvió para que se produjera la transmisión de las técnicas navales.

4. 2. NACE LA LUZ

Todos aquellos cambios van a recibir un espaldarazo definitivo mediando el siglo XII. El rey Alfonso VII tomó militarmente Almería en el año 1147, justo a la vez que los portugueses conquistaban Lisboa. Estas empresas militares acabarán con la “*endémica inseguridad de los mares*”¹⁶ y con el peligro de las apariciones de piratas en el mar Cantábrico. Y el proceso repoblador costero se “disparó” definitivamente; traduciéndose, entre otras cosas, en un rápido, y hasta espectacular, desarrollo urbano y portuario. Según R. de la Peña, a pesar de la comentada impronta típicamente medieval, en el nacimiento del nuevo sistema jugarán un primer papel muy importante los “pequeños establecimientos preexistentes”, que por decisión regia adquirirán atributos y formas de agrupación claramente urbana¹⁷.

Así pues, parece más que claro que desde la segunda mitad del siglo XII y a lo largo del XIII y XIV se irán fundando toda una serie de villas en el litoral, culminando un proceso de poblamiento y organización de la zona, y produciéndose al mismo tiempo un cada vez más acusado intervencionismo monárquico con el clarísimo propósito militar de fortalecer la infraestructura naval de sus posesiones.

¹⁵ Alberdi y Aragón, ob. cit.

¹⁶ Ruiz de la Peña, ob. cit., p. 261.

¹⁷ Ibidem.

Es abundantísima la bibliografía hoy consultable sobre el desarrollo medieval de la orla costera cantábrica, y buena parte de ella de una excelente calidad científica. Pero, sin embargo, nosotros vamos a servirnos fundamentalmente del trabajo de por J. I. R. de la Peña, presentado con ocasión de la conmemoración del fuero de Santander, sobre el avance urbano y comercial de las villas costeras de la actual Comunidad de Cantabria¹⁸. La razón es sencillamente de orden operativo: las secuencias en él presentadas sirven de andamiaje y telón de fondo al propósito de este trabajo, y brindan un marco perfecto para ir encastrando los cambios producidos en la infraestructura portuaria y marinera de la villa de Castro Urdiales.

Hay que señalar, de entrada, la importancia que para nuestra “historia” tendrá el trascendental hecho de que el rey Alfonso VIII controle muy pronto casi todo el territorio que hoy se entiende por el litoral cántabro, entre Asturias y el País Vasco. Es decir, la única zona que en un principio tenía el reino de Castilla para salir a la mar: “En este limitado espacio litoral será el puerto de Castro Urdiales el primero que reciba del monarca el privilegio de villazgo en 1163...”¹⁹.

4. 3. EL GRAN ESPLENDOR MEDIEVAL

Aunque con las debidas precauciones, y consciente de que se pueden introducir múltiples matizaciones, J. I. R. de la Peña propone las siguientes fases en el desarrollo portuario y urbano de las villas costeras cántabras, por tanto también de Castro, y que nosotros ampliamos hasta el siglo XV: 1ª. 1163-1220/30, 2ª. 1240/50-1268, 3ª. 1268-1300, 4ª. 1300-1380 y 5ª. 1380-1515.

4. 3. 1. PRIMERA ETAPA: 1163-1220/30

A partir de la fundación oficial (la concesión foral y de villazgo) de Castro Urdiales, ésta aparece ya en el litoral, un poco más tarde también Santander, como uno de los enclaves portuarios más activos. Es cierto que en un principio parece que el rey Alfonso VIII no tenía muy claras las potenciales posibilidades del puerto castreño, puesto que en 1187 se desprendió de la Villa en favor del monasterio burgalés de Las Huelgas. Pero muy pronto, al cabo de unos años, al comprobar con datos palpables el despertar de la actividad marinera y comercial, el Monarca recuperará el control directo de la misma (año 1192). Enseguida, constituyendo otra evidencia del crecimiento de la actividad portuaria, el Rey concedió el diezmo del portazgo a la Catedral de Burgos con base en el tránsito de paños, cueros, armas y otras mercancías. También concederá al monasterio de San Juan de Burgos el diezmo de las rentas reales y de todos los productos llegados al puerto, excepción, claro está, del Portazgo ya en manos de la catedral burgalesa²⁰.

Hay multitud de pruebas indirectas de los nítidos progresos de la actividad comercial portuaria ya incluso en los mismos tiempos de Alfonso VIII, el Rey fundador.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem, p. 264.

²⁰ Ibidem, pp. 277 y 278.

Es ahora también cuando se ponen las bases de la sólida y secular relación comercial y caminera entre Castro Urdiales y los mercados del norte de la actual provincia de Burgos y del Alto Valle del Ebro. Resulta, en este sentido, muy esclarecedor que sea en esta época cuando se producen multitud de concesiones de villazgo, de ferias y mercados en muchos lugares de esas zonas²¹.

Parece fuera de controversia que entre las razones de este primer desarrollo de Castro hay que señalar, en primer lugar, la estrictamente histórica: “la propia prioridad cronológica de las fundaciones de villazgo”. En este sentido en 1200 en toda la fachada cantábrica sólo 7 villas han iniciado su andadura urbana”: 3 en Castilla (Castro, Santander y Laredo); 1 en la costa de Vizcaya (San Sebastián); 1 en Asturias (Avilés) y 2 (Ribadeo y Ferrol) en Galicia²². Tampoco hay que perder de vista nunca la bondad de su enclave natural y bastante protegido, y todo el entramado jurídico-fiscal, que por la vía de las exenciones y privilegios trataba desde la esferas regias de potenciar aquella naciente realidad mercantil y marinera. Por último, no deberíamos olvidar otras dos consideraciones: una de naturaleza política y otra mucho más estrictamente militar. Así, “el interés de los monarcas (...) por potenciar los recursos de una incipiente flota con vistas a las campañas del sur”²³. Muy decisiva a corto y largo plazo será la componente puramente militar, pues es indisputable que la fundación de Castro, igual que la de otras villas vecinas del litoral, respondió a una estrategia clarísima de la Monarquía: su fácil defensa desde el punto de vista militar gracias a la presencia de muchos promontorios de sencilla custodia tanto por tierra como por mar. B. Arízaga ha remarcado en más de una ocasión este hecho, ya que los monarcas castellanos consideraron desde un principio a esta zona como una auténtica frontera de sus posesiones, que había que defender a todo trance fortaleciéndola con murallas y castillos²⁴.

Por lo que respecta a la infraestructura urbana y estrictamente portuaria, es en este período cuando la llamada “Media Villa de Arriba”, la primera de Castro, se encaja alrededor de los pequeños arenales y rocas que pasando los años se convertirán en el puerto propiamente dicho. También cuando comenzaría la conquista de sus grandes cantos y peñones para guarecer y controlar su espléndida concha, construyendo en primer lugar la vieja ermita románica de San Pedro²⁵, futuro centro de reuniones especialmente del Cabildo de Pescadores²⁶. Y es muy probable que asimismo en estos años se edificase (¿sobre algún resto romano?) el fundamento del Castillo, luego completado en el siglo XV²⁷. Por último, es probable que en esta época se construyese el famoso “Palacio real del rey Alfonso”, del que quedó nítida constancia en la memoria colectiva de la Villa²⁸.

²¹ Fernández de Pinedo (89). Este autor dice al respecto: “Es probable que el temprano aforamiento de parte de la costa cántabra esté vinculado a la creación de los pueblos de Medina de Pomar, Frías, Mijangos, Criales y quizá Villasana de Mena en época de Alfonso VII (1126/57) y Alfonso VIII (1158/1214). Había sido un temprano intento de abrir una ruta, con dirección N. – S., que partiendo de Castro alcanzase el alto valle del Ebro y el Norte de Burgos, con vistas a captar para los puertos cántabros las exportaciones y la demanda de paños de una amplia, rica, y densamente poblada zona en la época y que hasta entonces se surtía por el Camino de Santiago”, pp. 245 y 246.

²² Ruiz de la Peña, ob. cit., p. 275.

²³ *Ibidem*, p. 276.

²⁴ Arízaga, ob. cit., p. 76.

²⁵ P. Bustamante (80). Este autor cita un documento del año 1178 en el que ya se menciona a la ermita de San Pedro.

²⁶ Echavarría (73), p. 119.

²⁷ V.V. (90).

²⁸ Echavarría, ob. cit., p. 37.

4. 3. 2. SEGUNDA ETAPA: 1240/50 - 1268

A grandes rasgos podemos afirmar que nos encontramos ahora en un período de consolidación y de progreso general de la vida marinera y urbana. De forma siempre indirecta, pues los documentos “no dan para más”, sabemos que en toda la costa cantábrica, y muy en especial en Castro, se produce un notable desarrollo del tráfico mercantil y portuario, resultando directamente respaldado por toda una serie de concesiones y privilegios fiscales dados por la Monarquía, aunque en nuestro caso la exención del Portazgo no se consiga hasta el año 1285. Una prueba incuestionable del desarrollo a que ha llegado la flota castreña se puede encontrar en su participación, de primer orden, en la reconquista de los litorales andaluces²⁹. Incluso tropezaremos a castreños interviniendo en la repoblación de Cádiz.

Aunque no es el propósito de este trabajo el abordar temas pesqueros, no deja de ser significativo, para calibrar una vez más los progresos de que hablamos, las noticias que tenemos de la expansión de este sector extractivo y de los inicios de una rudimentaria industria conservera del salazón. Son años en que los pescadores de Castro llegaban habitualmente en sus campañas hasta la costa y mares gallegos.

Más barcos, más transportistas y marineros, más pescadores, y también mayor conexión con las tierras del inmediato interior, hacia las que iban destinadas buena parte de las actividades económicas anteriores. Es ahora cuando se consolida definitivamente el camino, básicamente arriero y trajinero, de Castro Urdiales hacia la Meseta a través del Valle de Mena, Losa y cruce del Ebro por Miranda y Puentelarrá, buscando ineludiblemente la ciudad de Burgos, el gran centro mercantil del momento.

También es en estos años cuando aparecen más signos de crecimiento demográfico en la Villa, con la llegada de muchos nuevos colonizadores. Buena parte de los cuales son de clara procedencia exterior, sobresaliendo entre ellos las gentes marineras originarias de tierras francesas³⁰. Gentes que llegarán a Castro trayendo consigo su enriquecedora cultura y sus valiosísimos conocimientos técnicos, especialmente detectables en cuestiones constructivas y navales. Será el momento en que el esqueleto urbano, arquitectónico y marinero castreño reciba un nuevo espaldarazo. Aunque no contamos con documentación expresa de carácter directo, ni tampoco con seguridad en las fechas, parece que es ahora cuando debió perfilarse una de las primeras líneas defensivas con la instalación de la muralla urbana. Asimismo debió ser en estos momentos cuando se acometió el diseño y primeras obras de la gran iglesia de Santa María: un peldaño más en la conquista de las grandes rocas protectoras del puerto, aprovechando, sin duda, la presencia y conocimientos de todos aquellos nuevos vecinos llegados del otro lado del Golfo de Vizcaya. Con este gran edificio no solamente se resolvían las necesidades de culto de una Villa en constante crecimiento demográfico, pues era capaz de albergar a casi un millar de personas, sino que también se apuntalaban otras dos cuestiones vitales. Por una parte la Iglesia se integraba en la planificación defensiva que había empezado a diseñar ya Alfonso VIII. Y a la vez, no cabe duda, dado el gran volumen, proporciones, altura y majestuosidad que llegará a alcanzar la edificación mariana, serviría de señal inequívoca a la gran cantidad de

²⁹ Ruiz de la Peña, ob. cit., pp. 281 y 282.

³⁰ Ibidem, p. 282.

barcos que se acercaban hasta estas latitudes buscando la seguridad del puerto castreño³¹. Muy posiblemente el crecimiento comentado de la población se trocase además en el salto definitivo del casco urbano hasta el otro lado u orilla del “arroyo de Melida”, siendo una realidad así el segundo gran barrio: la “Media Villa de Abajo”.

Es también verosímil que a lo largo de esta etapa se construyera alguno de los puentes, posiblemente el primero y con más rasgos ojivales, que expresará otra vez un nuevo avance en la conquista definitiva años más tarde del “Peñón de Santa Ana”, y con ello los iniciales eslabones para construir el primer gran muelle de Castro³². Mientras tanto, alrededor de los que será la plaza del Ayuntamiento, además de manufacturarse habitualmente diferentes tipos de naves, se irán construyendo pequeños muros o muelles muy toscos, escalinatas de poco calibre, rudimentarias rampas, pantalanos (primero de madera y con el tiempo verdaderas pasarelas pétreas), y se levantará un puente para cruzar el agua que inundaba lo que con el paso de los siglos será la calle Mérida, y así posibilitar la cómoda comunicación entre las dos medias villas.

4. 3. 3. TERCERA ETAPA: 1268 – 1300

Estamos ahora en el período culminante de la época de expansión medieval, tanto naval como portuario, de la marina de las villas costeras cantábricas, con Castro, sin duda, a la cabeza. Aquellos puertos son ya algo más que un esperanzador mundo embrionario. Constituyen una realidad plenamente vinculada, desde Sevilla al Norte de Europa, en los circuitos comerciales más activos del Atlántico. No cabe duda, la prueba más clara de aquel singular desarrollo naval y marinerío se concreta en la Carta de Hermandad de las villas de la Marina de Castilla con Vitoria firmada en el año 1296, y precisamente protocolizada en Castro Urdiales. Todo un símbolo y a la vez indicador del papel que jugaba Castro en todo aquel entramado portuario y comercial. A lo que habría que añadir, como nueva prueba de desarrollo, la participación de sus barcos con el Rey en las importantes empresas militares de la zona del estrecho de Gibraltar³³. De todas maneras, nunca hay que perder de vista que en los puertos cantábricos, y en Castro, además de pescadores, las gentes eran mayoritariamente transportistas y piratas. Gentes y barcos alquilados a los comerciantes extranjeros y del interior peninsular para traer fundamentalmente productos textiles y exportar hierro y lana³⁴.

³¹ Casado Soto (75). En opinión de este especialista en cuestiones navales cántabras, “Las iglesias góticas de las villas marítimas son testimonio de la prosperidad que alcanzaron durante aquel siglo, del mismo modo que las colegiadas románicas del traspais lo son de auge agrícola del siglo anterior”, p. 349.

³² Otro de los puentes clave en la conquista de los peñones, y que unía a la Villa con la zona de Santa María, era el levantado entre los parajes que popularmente se conocen como “Campo Santo” y “callejón de los gatos”.

³³ En la bibliografía castreña siempre se ha destacado tremendamente la participación decisiva de las naves castreñas en la toma de Sevilla, haciendo referencia a la existencia en aquella ciudad del “Cal de Castro”. Lugar de residencia de gentes marineras de este origen. Echavarría, ob. cit., p. 43.

³⁴ Fernández de Pinedo (89). Este profesor especializado en cuestiones de historia económica dice, al constatar este desarrollo costero: “El Camino de Santiago, hasta entonces la principal ruta de comercio, se adoptaba bien a un tráfico terrestre, de bienes caros y poco pesados: tejidos, especias, armas... y metales preciosos en contrapartida, pero resultaba inadecuado para exportar lana. El eje comercial fue cambiando de dirección y siguió las rutas de la trashumancia, a lo largo de los meridianos. Las viejas ciudades del camino jacobino no perdieron el control de estos nuevos flujos, pero no pudieron evitar que los puertos empezasen a tomar una importancia creciente. Los mismos reyes tomaron conciencia de este nuevo fenómeno, aforando a muchos núcleos costeros e imponiendo los diezmos de la mar, para, de alguna manera, beneficiarse de esa nueva riqueza.

Aquella unión marítima con Europa tenía otra perspectiva. Como ha manifestado J. I. Erkoreka, “Más, si al legado naval normando unimos el fenómeno de las peregrinaciones a Compostela, las cuales, trazaron desde épocas bastante tempranas unas rutas marítimas entre el norte europeo y las costas cantábricas, en las que no faltó el señalado componente comercial y mercantil...”³⁵. Hasta hace poco se ha solido dar mucha importancia a la ruta costera jacobea y a su paso por Castro, dejando evidencias tan palpables como el viejo hospital de San Nicolás³⁶, precisamente consolidado en este período; pero existió otra ruta, la marítima, en el Camino de Santiago por el que llegaron infinidad de novedades. Con punto de origen en las Islas Británicas, multitud de peregrinos llegaban hasta Santiago utilizando la vía marítima, eso sí, contemplando tres posibilidades: el viaje directo hasta Galicia; el desembarco en la costa francesa, para converger con el resto de las personas que hacían el trayecto por tierra; y el itinerario en pequeños convoyes, haciendo a su vez escala en la costa francesa y en los principales puertos del Cantábrico, entre los que estaría Castro Urdiales³⁷.

Esta era una actividad con una nítida cara religiosa y cultural; pero también con una importantísima vertiente económica. Como indica Brian Tate, las gentes de los puertos ingleses, flamencos y castellanos “podía ser pirata un año y transportista de peregrinos el siguiente”³⁸. Una vez más el profesor R. de la Peña vuelve a poner sobre la mesa un acontecimiento que rubrica buena parte de lo anteriormente expuesto: en el año 1297 se produjo una gran agitación entre los tripulantes de la gran flota fondeada en Lisboa, en la que, curiosamente, 16 embarcaciones eran cántabras y de ellas 9 castreñas, abundando entre la marinería nombres de clara ascendencia jacobea³⁹.

Creemos que precisamente es ahora, en estos momentos de máximo esplendor naval de Castro, cuando sus habitantes dieron el paso definitivo en la conquista de los grandes Peñones. Evidentemente, por ahora, faltan documentos que directamente atestigüen esta afirmación. Pero valiéndonos de los estudios que sobre la iconografía de los Santos han sido publicados, se pueden llegar a algunas conjeturas bastante verosímiles. Estos serían los años en que se finalizarían las obras más importantes de la gran iglesia de Santa María; y en que, aprovechando la presencia de los numerosos artesanos que en ella estaban trabajando, se acabaría de invadir las grandes rocas protectoras de la concha, terminando por estructurar el fuerte de San Guillén y la erección de la ermita de Santa Ana.

Recurramos, como hemos comentado, a los estudios iconográficos. Y comencemos por el pequeño y venerado templo de Santa Ana. El culto de aquella Santa en todo el mundo occidental europeo apareció muy tardíamente. Tuvo sus orígenes en tiempos de las Cruzadas; pero hasta muy entrado el siglo XII apenas gozó de incidencia.

La caída de Andalucía occidental en manos cristianas no sólo fue importante para el desarrollo en gran escala de la ganadería trashumante. Navegantes de la costa cantábrica participaron en la conquista de Sevilla, en donde entraron en contacto con mercaderes italianos y a cuyo servicio acabaron por ponerse. Se fusionaban así los intereses del gran comercio internacional, que primaba la ruta marítima, con los de los mareantes vasco-cántabros y los mercaderes castellanos que ya pululaban por Flandes desde el comienzo del siglo XIII, fructífera unión que durará hasta la primera mitad del siglo XVI”, p. 246.

³⁵ Erkoreka (93).

³⁶ Vázquez de Parga, Lacarra y Uría (92).

³⁷ Tate (93), pp. 161 – 170.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Ruiz de la Peña. *Ob. cit.*, pp. 286 y 287.

Aparición tardía, y también pronta y acelerada extinción; pues a partir del siglo XVI prácticamente, después de las resoluciones de Trento, se extinguió su predicamento, salvo en Bretaña y Canadá. Aunque en los siglos XIII y XIV su culto se extendió al norte hispano e incluso llegó hasta tierras suecas, sus principales centros de veneración estuvieron suelo francés: Chartres, Apat y Sainte Anne d'Auray.

Por otra parte hay que señalar también que, y este es un hecho de sobresaliente importancia en el caso castreño por su prolongada presencia y predicamento social, en la propagación del culto a Santa Ana jugaron un papel decisivo los Franciscanos. Ellos fueron los que popularizaron aquella devoción y la doctrina de la Inmaculada a lo largo del siglo XIII y parte del siguiente. Santa Ana fue considerada patrona de los mineros, toneleros, mujeres deseosas de embarazo e invocada "para una buena muerte". Fueron los Bretones, y hay que recordar de nuevo la presencia de muchas personas con este origen en la Villa de Castro Urdiales, quines la tuvieron por su patrona, extendiendo sus cultos hasta tierras canadienses. Su gran día era el martes, pues a decir de la tradición cristiana aquel era el día en que la Madre de la Virgen María había nacido y muerto. Las representaciones y símbolos de la Santa también pueden presentar más de una pista a la hora de entender parte de los emblemas castreños: "Está representada por un manto verde porque lleva en su vientre la esperanza del mundo, y el verde es el color de la esperanza"⁴⁰.

Así pues, la propuesta que presentamos es muy sencilla. Debió ser en estos años finales del siglo XIII cuando el culto de la Asunción⁴¹ y de Santa Ana llegaron a Castro desde las costas bretonas. Y lo hicieron a bordo de los barcos y de la mano de los nuevos vecinos aquí asentados y de los peregrinos marinos de Santiago de Compostela. El crecimiento demográfico y el aumento del flujo comercial marítimo se tradujeron en un desarrollo singular de la flota castreña. Obligando a sus moradores, entre los que encontraban muchos canteros y alarifes de la construcción, a colonizar definitivamente el canto de Santa Ana con el fin de acrecentar las dotaciones técnicas, especialmente en cuestión de amarres, de su puerto y concha.

Muy cerca de Santa Ana se encuentra el también famoso entre los castreños enclave de San Guillén. Un lugar que siempre fue fundamental para las maniobras de amarre de los barcos fondeados en la concha, y, sobre todo, decisiva su importancia en la estructura defensiva – militar. Pues bien, es muy posible que su origen esté en el culto y advocación del ermitaño Guillermo de Aquitania. La leyenda de este Santo se forjó, al igual que la de Santa Ana, en tierras francesas: Abadía de Saint Guillaume du Désert, Gellone y las Cévennes, entre Montpellier y Lodère. Curiosamente los estudiosos de su iconografía mantienen que aquel culto fue popularizado por los peregrinos que iban a Saint Gilles du Gard y a Santiago de Compostela⁴². También resulta muy significativo, sobre todo teniendo en cuenta la dilatada función militar del castreño fuerte de San Guillén, que en el caso del Santo original, "La armadura que nunca se quitaba y le servía de camisa, le valió para ser elegido patrón por los armeros"⁴³.

⁴⁰ Réau (97), pp. 75 – 78.

⁴¹ Ibidem.

⁴² Ibidem, p. 63.

⁴³ Ibidem, p. 64.

4. 3. 4. CUARTA ETAPA: 1300 – 1380

Tras aquellas últimas décadas de esplendor del siglo XIII, lo cierto es que la llegada del XIV no supondrá, ni muchos menos, un cambio en la brillante trayectoria castreña. Incluso, como podremos comprobar, será ahora cuando los navegantes castreños empiecen a traspasar el marco atlántico, hasta entonces de obligada referencia, y penetren en aguas del Mediterráneo. Pero también es verdad que será en este siglo cuando se presenten con toda su crudeza dos problemas que acabarán siendo decisivos, y que en siglos posteriores relegarán al puerto y a la marina de Castro Urdiales a un rango de segundo orden en el concierto cantábrico. Nos estamos refiriendo, por una parte a las transformaciones que se producen en la técnica y tamaño de las propias embarcaciones, y , en segundo lugar, a la fundación de la villa y puerto de Bilbao.

Diego López de Haro va a fundar Bilbao en el año 1300. Enseguida, toda una serie de privilegios fiscales y mercantiles se traducirán en prosperidad para aquella pequeña villa. La otra cara de la moneda de este explosivo despertar del puerto del Nervión estará en los problemas y huida de buena parte de los recursos de las villas y puertos cercanos anteriormente existentes, que no podrán competir en igualdad de condiciones con el nuevo enclave⁴⁴. Una de las primeras consecuencias fue el ocaso de Bermeo, pero, en palabras de R. De la Peña, las cosas no sucedieron tan mecánicamente:

“La fundación de Bilbao acarrió, en el sector vizcaíno, la ruina comercial de la hasta entonces floreciente villa de Bermeo, que pasaría a ser, en el futuro, un puerto con una clara y casi exclusiva vocación pesquera.

Sería absurdo no reconocer que la intensa corriente comercial que muy pronto va a canalizar el puerto de Bilbao tuvo que incidir, en mayor o menor medida, en el ulterior desarrollo comercial de los puertos guipuzcoanos y, acaso a más alto nivel, de los cántabros, sobre todo del muy cercano de Castro. Aunque me parece excesivamente radical la afirmación de E. Ferreira de que ¡al entrar los puertos vizcaínos en actividad, los buques asturianos y santanderinos casi desaparecen de los puertos ingleses y de L'Ecluse”, es claro que las decisiones políticas –de los titulares del Señorío con el respaldo regio- de ordenación de la orla costera vizcaína (la fundación de Bilbao fue precedida en pocos meses de la de Plencia y seguida en los años siguientes de la de Portugalete, Lequeitio y Ondárroa), actuarían de elemento ralentizador del pujante desarrollo económico de las villas cántabras”⁴⁵.

Sin embargo, ya lo anunciábamos, brillantemente serán los marinos castreños los primeros entre los vascocántabros en atravesar el Estrecho y en empezar a surcar con sus cocas las latitudes mediterráneas. Utilizando fondos notariales, María T. Ferrer i Mallol ha podido comprobar hechos tan interesantes como que en 1339 “Martín

⁴⁴ Ruiz de la Peña, ob. cit., p. 290.

⁴⁵ Ibidem, p. 291.

Sánchez de Castro – Urdiales, vendió en Barcelona su coca bayonesa de una cubierta, llamada “Santa María la Rosa”, a Jaume Sabola, mercader, y a Jaume Serra, ciudadanos de Barcelona, por el precio de 350 libras barcelonesas⁴⁶. Posiblemente la tan renombrada por los historiadores del Arte lauda sepulcral de Martín Fernández de las Cortinas, fechada en esta centuria, y durante mucho tiempo en el interior de la iglesia de Santa María, sea uno de los mejores pruebas materiales del esplendor comercial a que llegó Castro y sus gentes⁴⁷.

Esta vez con documentos italianos, Vaquero Piñero ha detectado también que el primer transportista de la costa cantábrica que entró en contacto con los Genoveses y se puso al servicio de su floreciente comercio fue “Juan Burgoyes de Castro Urdiales”. El 6 de febrero de 1348 estaba con su coca “Santa María” en el puerto de Génova, partiendo enseguida rumbo a Flandes con vino en sus bodegas⁴⁸. Otro castreño, “Ferrán Sánchez de Aricha”, con otra coca bayonesa, en 1350 transportaba alumbre desde las costas italianas a los Países Bajos; apareciendo de nuevo tres años más tarde con salvoconducto inglés⁴⁹. En la misma época el barco de “Juan Ortiz de Castro” navegaba en dirección al Atlántico desde Génova con un número de marineros muy significativo, cuarenta y tres personas⁵⁰. Esta presencia castreña en el Mediterráneo se mantendrá en toda la centuria. Así, por ejemplo, sabemos que en el año 1400 “Diego Sánchez de Cidaria, de Bilbao(...)”, encontrándose en Barcelona, nombró a un marinero de Castro-Urdiales, Lope Sánchez, procurador suyo para que fuese a Pisa y a Livorno a recuperar lo robado⁵¹.

Por lo que hemos podido ir viendo, y en la mano con la mayor parte de la bibliografía de orientación medieval hasta ahora aparecida, parece claro que lo que podemos llamar flota mercante de Castro siguió manteniendo un papel a lo largo del siglo XIV destacado, y hasta de liderazgo, en el conjunto del litoral norte peninsular. Pero no sólo estamos hablando de poderío comercial y sobre todo transportista. Aquella marina era sumamente ambivalente, y se dedicaba a otros objetivos, como podía ser el de la piratería naval.

Pruebas de esta actividad existen a lo largo de casi toda la centuria, empezando por la protesta del monarca inglés, cuando comprobó en el año 1308 que barcos castreños, lardéanos y santanderinos se dedicaban a apresar naves de Bayona⁵². Aquel poderío, al que bien se le puede adjetivar de agresivo y militar, todavía se evidencia con toda su crudeza en la participación de barcos cántabros en acciones tan renombradas como la de La Rochela en 1372.

Estamos hablando de una actividad, piratería y luego corso, que perdurará durante buena parte de la Edad Moderna. Y es que no hay que perder de vista que si para Castro, y también para otras villas costeras vecinas, el transporte naval de mercancías en tiempos medievales era la columna vertebral de su entramado económico, asimismo podía con suma rapidez cambiar de fines. En condiciones normales transportaban y en épocas de guerra sencillamente saqueaban las naves enemigas. Una mutabilidad que fue

⁴⁶ Ferrer y Mallol (98), p. 509.

⁴⁷ Echavarría, ob. cit., pp. 81 – 88.

⁴⁸ Vaquero Piñero (89), p. 308.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ibidem, p. 310.

⁵¹ Ferrer i Mallol, ob. Cit., p. 512.

⁵² Garay, Ilustración de Castro, marzo de 1998.

siempre respaldada por la propia Monarquía, que “cuando organiza una expedición militar, utiliza naves de comerciantes y transportistas, esto es, transforma los comerciantes o transportistas en guerreros; y algo semejante se ha conservado después en las levas de marinería. La ambivalencia, por tanto, es clarísima”⁵³.

Aquella variabilidad tenía asimismo su vertiente pesquera. Buena parte de las naves mercantes a veces se transformaban en buques pesqueros. Una muestra como prueba: el 1 de agosto de 1351 se celebró una reunión entre comisionados ingleses y cantábricos, representando a estos últimos el castreño Diego Sánchez de Lupardo, firmando un tratado para limar asperezas y permitir que durante 20 años las villas cantábricas pudiesen pescar sin problemas en mares ingleses y bretones⁵⁴.

Además de las pesquerías de cierto porte, todo indica que en el puerto castreño se consolida ahora otra flota, muy numerosa, constituida por pequeños barcos dedicados a las capturas de bajura. A pesar de la escasez de documentos medievales conservados en el ámbito municipal de Castro y de la dramática desaparición de los archivos gremiales, es muy verosímil poder sostener que fue precisamente en estos momentos cuando se fundó la Cofradía de San Andrés. Hecho que nos manda un mensaje en dos direcciones: por una parte es una expresión de la importancia que había adquirido la actividad pesquera; pero, también parece dejar traslucir, como expresan siempre las organizaciones de corte gremial, síntomas de crisis, y por ello de “cierre de filas” de los marineros al comenzar a barruntar malos vientos. Crisis de la que sí estamos mejor documentados para otras villas vecinas, como, por ejemplo, Bermeo⁵⁵.

Llegó la Cofradía bajo la advocación de San Andrés, y con ella de nuevo toda una transmisión iconográfica y cultural que calará en lo más hondo del sentimiento castreño. San Andrés, con su cruz, hermano mayor de San Pedro y también pescador en Galilea, en el culto cristiano ha sido considerado como el primer seguidor de Jesucristo. Su culto tuvo sus mayores cotas medievales de intensidad en Italia, Francia y Escocia (se pensaba que precisamente allí estaban los restos de su reliquias). Y parece bastante evidente que en nuestro caso, lo mismo que había ocurrido con los anteriores de Santa María de la Asunción, Santa Ana y San Guillén, aquella veneración, trasladada hasta los emblemas del cabildo de mareantes y pescadores, también llegó a través de la mar. No hay más que recordar, por su proximidad, que “La ciudad de Santander, en España, es el antiguo Fanum Sancti Andreae”⁵⁶. Tampoco deberíamos olvidar que, además de patrono de pescadores, San Andrés ha sido el protector de los artesanos cordeleros dedicados a la elaboración de redes para la pesca⁵⁷. Una actividad que a bien seguro tuvo que tener gran predicamento en el mundo medieval castreño.

Cualquier persona mínimamente familiarizada con los temas de historia medieval conoce que uno de los temas más recurrentes en las publicaciones es el de la “crisis del siglo XIV”. En Castro Urdiales la ya comentada escasez y parquedad documental no permite matizaciones de garantía en tal cuestión. Aunque en los últimos cuarenta o cincuenta años del siglo no faltan ciertos detalles apuntando en esa dirección. Un caso, por ejemplo. Muy conocido es el episodio ocurrido con el Príncipe Negro: en el año

⁵³ Fernández de Pinedo, ob. cit., p. 252.

⁵⁴ Anasagasti (85), p. 187.

⁵⁵ Erkoreka, ob. cit.

⁵⁶ Réau, ob. cit., p. 88.

⁵⁷ Ibidem, p. 89.

1366 este magnate intentó hacerse con el control y soberanía de la Villa y puerto, a cambio de su apoyo en la guerra fratricida entre Enrique y el rey Pedro I de Castilla⁵⁸. Sin embargo, el suceso también se presta a otra lectura: Castro era un puerto con una flota tan importante, que constituía un “plato muy apetecible” para cualquier señor feudal. Lejos de negar la “crisis del siglo XIV”, parece que en Castro no fue nítida ni dramática. Los “malos tiempos” vendrán unos pocos años más tarde.

Por lo que respecta al puerto e instalaciones auxiliares, tampoco tenemos mucha información de primera mano. Seguramente en esta centuria se apuntalarían gran parte de las pequeñas obras de épocas pasadas. Sobre todo serían años en que se desarrollarían los pequeños muros, rampas y embarcaderos existentes entre la zona luego conocida como Dársena, Sable, Perpetril e Ymeas. Todo ello en función de dos necesidades: dar abrigo a las numerosas embarcaciones dedicadas a la pesca de bajura, y a la vez facilitar las cargas y descargas, las estibas de fardos de mercancías transportadas por la flota mercante. En este último caso aparecieron auténticas casas, o diminutas torres, introducidas en el seno del puerto, que además de jugar un papel defensivo eran auténticos atracaderos y lonjas de mercancías. Revisando atentamente algunas viejas fotografías del siglo XIX, en las que aún, aunque muy transformadas, se pueden ver estas torres, nos aparece una imagen que hace recordar a algunos otros puertos medievales muy activos y hasta gigantescos, como el de Venecia: casas de mercaderes literalmente colgadas sobre la mar y con puertas directamente conectadas con el propio puerto.

4. 3. 5. QUINTA ETAPA: 1380 – 1500

Finalmente, la crisis bajomedieval también llegará a Castro Urdiales. Documentalmente uno de los primeros síntomas y evidencias del cambio de coyuntura aparece en 1395. Momento en que el Rey concedió un privilegio al Cabildo de Mareantes, indicando en parte de su texto que la Villa había sido quemada, destruida y que sus habitantes empezaban a marcharse⁵⁹. A pesar de la prudencia con que siempre hay que tomar este tipo de aseveraciones, a veces demasiado grandilocuentes, lo cierto es que es la primera vez en que desde las esferas oficiales se reconoce que la Villa pasa por serias dificultades.

Lógicamente, aquella primera señal de problemas no iba a significar una ruina drástica e inmediata de la actividad naval castreña. Todavía podemos toparnos con evidencias de empresas de cierto calibre. Por ejemplo, Ferrer i Mallol nos dice que: “En 1401, una nave santanderina, patroneada por un marino de nombre vasco, Ochoa Sánchez de Carega, de Castro – Urdiales, que era propiedad de Fernando Pérez de Ayala, fue tomada en el puerto de Túnez por un pirata castellano, Nicolás Jiménez de Cádiz, que solía refugiarse en la isla de Cerdeña...”⁶⁰. Incluso hay también pruebas de que las naves castreñas se dedicaban durante las primeras décadas del siglo XV al suculento negocio del tráfico de esclavos⁶¹.

⁵⁸ San Miguel (92).

⁵⁹ Echavarría, ob. cit., p. 93.

⁶⁰ Ferrer i Mallol, ob. Cit., p. 513.

⁶¹ Vaquero Piñero, ob. cit., p. 313.

Si al principio eran síntomas, muy pronto las contrariedades se convirtieron en una trágica realidad. Castro “Entraría después en decadencia, apareciendo en el siglo XV, según las Cortes de Burgos de 1420, como un lugar castigado por las epidemias y los incendios, y por los efectos de las guerras internacionales y de las luchas banderizas, pasando su población de 2000 a 300 vecinos, es decir, de unos 8000 habitantes a unos 1200”⁶². En opinión de J. Echavarría, tal como manifiesta en su ya centenario libro y no por ello superado en apreciaciones puntuales y visiones de larga trayectoria, la crisis tendría sus cotas de mayor intensidad en las décadas de los años 30 y 40⁶³.

Está claro que la “depresión” y dificultades de que hacemos mención, ni mucho menos, fueron exclusivas de Castro Urdiales. Estamos hablando de una crisis general en toda la Península Ibérica y en el mundo occidental europeo. Pestes, hambres, descenso de la población; en definitiva crisis económica generalizada que acabó provocando intensas luchas sociales con continuas manifestaciones de violencia, en un intento de cada grupo social por reajustarse en el mapa de las relaciones de producción. Así, en el norte peninsular una de las expresiones más evidentes de la situación a que nos referimos serán las luchas banderizas. Una tentativa de la nobleza, de primer y segundo rango, por salir de la crisis sin demasiadas heridas e incluso fortalecida en sus posiciones de poder político y económico.

Aquellas luchas banderizas, en nuestro caso magistralmente narradas por Lope García de Salazar, contemporáneo de buena parte de los acontecimientos y con intensas relaciones con la tierra de Castro, fueron aquí particularmente virulentas. El siglo XV estuvo en gran parte marcado por los constantes enfrentamientos sangrientos entre Vergones, Marroquines, Amoroses, Urdiales, Cuevas, Castillos, Otañes y Ríos⁶⁴.

Otra nueva prueba de las contrariedades generales, y a la vez efecto de las mismas, se patentiza en la unión de Castro en “Hermandad” con Vizcaya desde los años finales del siglo XIV hasta el año 1471⁶⁵. Indudablemente fue un intento de atajar mediante la federación con otros lugares y territorios vecinos la continua inseguridad del momento. Un desesperado esfuerzo por volver a la paz social que en otros tiempos había propiciado el esplendor de su actividad naval.

Aunque todavía la cuestión necesita de muchas matizaciones, y por tanto de profundas investigaciones, todo parece apuntar a que en las últimas décadas de aquel siglo XV ya se empezó a salir de la crisis. Eso sí, con profundas modificaciones. El panorama, a pesar de la recuperación, no se parecerá en nada a la situación de las épocas precedentes. Hacia 1500 la población de las villas costeras cantábricas de nuevo se había puesto a crecer; pero su marina y flota se había reconvertido totalmente. Las flotas, entre ellas la castreña, abandonaron el Mediterráneo y se refugiaron en el tráfico con Flandes. Pero sobre todo las pequeñas villas costeras lo que hicieron fue reconvertir el grueso de su flota mercante en pesquera. Aquellos fueron años en que los castreños pescaban habitualmente en los mares irlandeses, y en que faenaban, en muchas ocasiones con base en Sevilla, en el banco canario-sahariano.

⁶² San Miguel, ob. cit.

⁶³ Echavarría, ob. cit., p. 91.

⁶⁴ Ibidem, pp. 105 – 126.

⁶⁵ Ibidem, pp. 97 y 98.

Como hemos dicho, después de una crisis se produce siempre una reorganización y fundamentalmente una concentración de las actividades sobrevivientes en los lugares mejor dotados. Esta sencilla sentencia histórico económica, comprobada en multitud de ocasiones, aparece con toda su crudeza en el mundo comercial y en la flota transportista del Cantábrico. La actividad que resistió aflora a finales del siglo XV concentrada “en los puertos más vigorosos y geográficamente mejor situados, como San Sebastián y Bilbao. Esta polarización del giro marítimo comercial resultará irreversible ya, porque las ventajas adquiridas durante el período crítico por los núcleos más beneficiados, constituirán un fuerte obstáculo para la recuperación comercial de los pequeños enclaves costeros”⁶⁶.

Bilbao, aquella al principio diminuta villa en las orillas del Nervión surgida oficialmente en el año 1300, acabó siendo fatídica para el devenir del “Gran Castro Urdiales” medieval. Después de la crisis el grueso del tráfico comercial marítimo se concentró en su ría, a la que podían acceder con regularidad barcos que ya no cabían literalmente en la concha castreña. La crisis económica y las modificaciones técnicas en la construcción naval jugaron dramáticamente en contra de Castro Urdiales. El análisis que Erkoreka hizo al estudiar el caso concreto de Portugaleta resulta perfectamente aplicable a nuestro proceso:

“(…) desde la baja Edad Media, en la costa vasca se practicó tanto la navegación comercial como la pesquera y que, si bien, en un principio, ambas actividades se distribuyeron de forma equilibrada entre los diferentes puertos del litoral vascongado, la crisis económica del siglo XIV en primer término y la depresiva fase que la navegación cantábrica conoció en el seiscientos en segundo lugar, provocaron una notable polarización del tráfico marítimo mercantil en las plazas de San Sebastián y Bilbao, de suerte que el resto de los enclaves portuarios del país, vieron reducida la actividad marítima de sus naturales, al sector pesquero y a un limitado tráfico de cabotaje, centrado fundamentalmente, en el transporte costero de mercancías y en el acarreo de vena y productos siderúrgicos a los más diversos puntos de la orla cantábrica. A ello ha de añadirse que, en las poblaciones portuarias próximas a los dos grandes focos comerciales, como es el caso de Pasajes y Portugaleta⁶⁷ en Vizcaya, la industria marítima local se especializó en el atoaje y lemanaje de los grandes buques mercantes, en las maniobras de entrada y salida de los recintos portuarios”⁶⁸.

No contamos ciertamente con fechas exactas, pero debió ser en el siglo XV, casi seguro mediando el mismo, cuando los castreños, intentando desesperadamente, si no ganar la partida al puerto de Bilbao, al menos resistir y acomodarse a los nuevos tiempos, acometieron la primera gran obra portuaria de sus historia. Era el muelle o “Cay de Santa Ana”. Una infraestructura portuaria consistente en un muro que cerraba algunas de las grietas de los grandes cantos cercanos a la ermita de Santa Ana, a modo de pequeño rompeolas que protegiera la concha de los embates de la mar en los grandes temporales; y, además, en una zona o plataforma pétreo encarada hacia la Villa que

⁶⁶ Erkoreka, ob. cit.

⁶⁷ Con el paso de los tiempos, algo semejante, aunque con menor intensidad, acabará ocurriendo en las relaciones entre el puerto de Castro y el de Bilbao.

⁶⁸ Erkoreka, ob. cit.

serviera de apoyo para las maniobras de amarre, atraque, carga y descarga desde los peñones. Era, pues, el intento por adaptar el puerto castreño a unas naves mercantes cada vez más grandes que, además de protección contra vientos y olas, precisaban de la garantía de que en bajamar no quedaran varadas, pues, de otra manera, peligraba la firmeza de sus cuadernas y cascos de madera.

5. APUNTES SOBRE LA ARQUITECTURA NAVAL CANTÁBRICA EN LA EDAD MEDIA

En más de una ocasión a lo largo de esta exposición se ha puesto de manifiesto el papel esencial que en la historia naval y portuaria de Castro Urdiales han jugado los propios barcos. Es por ello imprescindible acercarnos a esta cuestión, aunque sea sólo a grandes pinceladas. Aprender las características de los buques medievales y sus cambios, para así poder entender también mejor y más justamente su influencia en la esencia y transformaciones del complejo portuario.

Aunque nada sabemos con seguridad, si hemos de hacer caso a Estrabón, en las costas atlánticas y cantábricas las embarcaciones más primitivas conocidas serían unas estructuras muy simples confeccionadas a base de pieles de animales. Primitivos barcos que darían lugar a los bien documentados “coracles” de Irlanda y País de Gales. Sería en la Edad de Bronce cuando por contagio con culturas orientales más desarrolladas aparecería también en áreas atlánticas peninsulares el barco construido con azuela, es decir, la auténtica carpintería de Ribera, y el importantísimo principio técnico de la quilla⁶⁹. Muy poco es lo que conocemos de la actividad constructiva romana en áreas cantábricas, si es que ésta tuvo alguna importancia. Siendo, sin duda, algo constatable que la verdadera historia de los astilleros en el Cantábrico es una cuestión inequívocamente de orígenes medievales.

En general, en todo lo que hoy se considera civilización occidental cristiana, la llegada de la Edad Media supondrá en el mundo náutico la progresiva implantación del viento como sistema de propulsión; pero, ni mucho menos, sin abandonar la fuerza humana y el remo, que seguirán conservando un papel fundamental. Los marinos medievales se dieron perfecta cuenta de que los navíos a remo eran más rápidos, pero también de que los veleros podían resultar buques más espaciosos y más baratos de mantenimiento. Quisieron, en un proceso de larga trayectoria, unir y mezclar ambas ventajas, pero con una tendencia muy definida a primar cada vez más la propulsión eólica⁷⁰.

Allá por los siglos X y XI, como ya sabemos, se produjo la necesaria “contaminación” técnica en la costa vasco-cántabra, originada por los contactos con la actual costa vasco-francesa. De allí llegarán, de la mano del mundo normando, los conocimientos técnicos para que muy pronto nuestra zona se convirtiera en una tierra de consumados constructores de barcos, de carpinteros de ribera, y en una verdadera potencia naval.

⁶⁹ Almagro-Gorbea (95).

⁷⁰ Para estas cuestiones véase fundamentalmente los trabajos de Alberdi y Casado Soto.

Los especialistas en esta difícil materia, a través de todas las representaciones iconográficas conservadas, han puesto de manifiesto que las naves construidas y utilizadas entre los siglos XI y XII en los mares cantábricos resultaban técnicamente afines a los navíos nórdicos. Eran todavía barcos esencialmente propulsados a remo, aunque cuando los vientos se presentaban bonancibles se valían también de mástiles y velas. Aún carecían de arboladura fija, no tenían cubierta y eran gobernados por un remo: lo que en el argot técnico se denomina “timón de espaldilla”⁷¹. Al igual que sus abuelos, los viejos barcos vikingos, los cascos de los vasco-cántabros en la época de fundación oficial de Castro Urdiales tenían unas características técnicas muy bien delimitadas: el forro era confeccionado con la ancestral técnica del “tingladillo”, con hiladas de tablas a modo de fajas o bandas que paralelas corrían de proa a popa, siendo éstas últimas simétricas y con el codaste y la roda levantados. Además de estas similitudes técnicas, existieron también semejanzas incluso en las decoraciones: sabemos por las representaciones iconográficas que han quedado que los barcos del Cantábrico utilizaban, como los nórdicos, dibujos reticulares a modo de pieles de serpiente, y, por influencia cristiana, también cruces en la proa.

Finalizando el siglo XII y a lo largo del siguiente, tras el aforamiento de Castro, surgirán otras muchas villas en la costa. Este proceso, siempre muy protegido y potenciado por la Monarquía, significará el espaldarazo definitivo a la construcción naval de la zona. Y es precisamente ahora cuando en el Cantábrico surgieron dos grandes cambios y avances técnicos. Vayamos con el primero. Hasta entonces los barcos habían sido absolutamente polivalentes. Ahora empiezan a diferenciarse en función de la actividad a que estuviesen dirigidos. Ya podremos distinguir entre dos tipos de naves: la gran embarcación de transporte, que el especialista Casado Soto llama “nao”, un buque que puede ser considerado grande y de altura; y las pequeñas embarcaciones empleadas en la pesca de bajura y en el transporte a pequeña escala de cabotaje, denominadas de distintas formas en función del tamaño y destino (pinaza, ballenera, chalupa y batel). Eran, estas últimas, simples lanchas de remos que apenas se diferenciaban de las naves primitivas del siglo X y XI.

En segundo lugar, la otra gran novedad que se presenta con toda nitidez en el siglo XIII es la aparición del “velero puro”. Un barco impulsado primordialmente por el viento. Precisamente de aquí, de este hecho, arrancarán luego nuevos cambios técnicos, al final decisivos.

De la mano del velero inevitablemente vinieron pequeñas mejoras. Por una parte la propulsión a viento provocaba que los buques se esloraran a sotavento, y que por ello existiera el peligro de una más que posible inundación. Tal complicación se resolvió con la estanquidad del buque, es decir, introduciendo la cubierta. También la potenciación del velamen obligó a colocar mástiles completamente fijos y de mayores proporciones. Gobernar un barco velero de ciertas proporciones con un timón de espaldilla, con un simple remo, se hacía cada vez más difícil y complicado; solucionándose al final la cuestión con otra incorporación técnica atlántica: el “timón de codaste”. Aunque, en este último caso, durante algún tiempo se produjo un paso de calibre intermedio: con un sistema desmontable, los barcos de cierto porte, cuando navegaban con remos se acogían al timón de espaldilla, y cuando lo hacían con viento montaban un timón de codaste. Sin duda, este cambio del timón, es el que requirió un lapso de tiempo más largo de aclimatación y divulgación. Y es que los cambios técnicos

⁷¹ Una variante era el “timón de grandín”: dos remos, uno por cada borda, uncidos por cabos o una vara.

en las sociedades preindustriales no suelen acontecer de la “mañana a la noche”, necesitando procesos mucho más graduales⁷².

Con los cambios que acabamos de repasar en la forma de gobernar el buque, concluyó transformándose hasta la propia configuración y morfología. Se abandonó la vieja simetría entre proa y popa, ya que el codaste necesitaba de una popa de trayectoria mucho más recta.

En resumen, en palabras de Alberdi, en aquellos años “Las innovaciones descritas permitieron una mayor capacidad de navegación. Este es un proceso cíclico en si mismo. La inserción en una serie de redes comerciales más amplias, desestimaron la navegación de cabotaje, a favor de la de altura, que propició la necesidad de evolución de las antiguas naves normandas hasta el velero del siglo XIII, el cual seguía evolucionando por las mismas causas. Las propias innovaciones permitían a las embarcaciones aumentar en tamaño, autonomía y aventurarse en un radio de acción más amplio. Aún más, el aumento de las dimensiones y la posesión de la cubierta permitió la construcción de superestructuras inicialmente portátiles, en forma de castillos de defensa”⁷³.

Así pues, a finales del siglo XIII y principios del XIV las pequeñas embarcaciones, sobre todo las de pesca, seguían sin apenas cambios, aunque es posible que en alguna ocasión adoptaran el timón de codaste; pero las necesidades de un comercio y transporte en expansión exigieron buques más grandes. Barcos que gracias al timón de codaste podían maniobrar con mayor facilidad, que contaban con bordos más elevados y con mayores dimensiones en la arboladura y velamen. No obstante todos estos progresos, aquellas naves siguieron presentando algunos elementos de carácter arcaizante: una proa curva, un único mástil y, sobre todo, un forro de tingladillo que impedía conseguir esloras superiores a los 30 metros.

Estos inconvenientes, como veremos enseguida, se empezaron a superar desde mediados del siglo XIV. Momento en que adoptando el forro de casco al “modo mediterráneo” sea posible aumentar definitivamente el tamaño de las naves, y con ello el número de mástiles y velas. Pero, y esto resulta de particular importancia en nuestro caso, hay que tener en cuenta que precisamente aquellas naves, las pequeñas de pesca y cabotaje, y las de altura que no sobrepasaban los 30 metros de eslora eran las que se acoplaban, casi como un auténtico guante, a las características del puerto de Castro Urdiales. Desde el momento en que el buque crezca en tamaño y arboladura, buena parte de las grandes ventajas castreñas, que le dieron, recordemos, una gran primacía dentro del contesto portuario cantábrico, se irán diluyendo, y con ello el papel de liderazgo de nuestra Villa y puerto.

Las naves vascocántabras habían empezado a aparecer en las proximidades del Mediterráneo, en la zona del estrecho de Gibraltar, apoyando las expediciones militares

⁷² La adopción del timón de codaste generó pronto un problema: ¿Cómo accionar el sistema? El primer mecanismo para mover la pala del timón fue el de la “caña”: una especie de barrón unido perpendicularmente al eje y prolongado hasta la pala del timón. Cuando los barcos se empezaron a construir con cubierta, y sobre éstas aparecían otros castilletes y superestructuras en la zona de la popa se apuntará otro inconveniente, pues se produjo inmediatamente una disminución drástica en el campo de visión del timonel. Tal inconveniente se resolvió conectando la caña a una pértiga vertical, el llamado “pinzote”, que atravesaba la cubierta.

⁷³ Alberdi, ob. cit.

de los reyes castellanos. De allí, enseguida comenzaron a penetrar en el “Mare Nostrum”, y, tal como ya hemos visto, en el siglo XIV las “cocas bayonesas” principiaron a ser un elemento habitual del paisaje de aquellas aguas. En ese momento se producirá un hecho de tremenda repercusión en la técnica de construcción naval: los marineros del Cantábrico, entre los que fueron pioneros los castreños, jugaron un papel de puente para que se introdujeran en el Mediterráneo los navíos nórdicos con sus técnicas de armazón; pero a la vez aprendieron, y luego divulgaron, rápidamente las técnicas que se empleaban en este Mar. El resultado, al final, fue una simbiosis entre técnicas norteñas y mediterráneas, y una serie de tipos híbridos de naves capaces ya de poder cruzar un océano, como el Atlántico, y después llegar a descubrir el continente americano.

Desde los primeros decenios del siglo XIV cántabros y vascos constituirán una de las flotas mercantes y transportistas más importantes, posiblemente la primera, que actuaban en el Mediterráneo al servicio de los grupos de comerciantes más poderosos del momento, especialmente de italianos. Traían y llevaban mercancías por todas aquellas aguas, pero también pusieron en contacto de forma habitual estos puntos con el espacio atlántico europeo. Los continuados contactos acabaron provocando una profunda mutación en la construcción naval. Del Cantábrico llegarán al Mediterráneo principios técnicos tan importantes como el timón de codaste, el casco ventrado, voluminoso y de altos bordos, como sabemos, un navío muy “comercial”, con gran capacidad de carga y propulsado de forma muy económica fundamentalmente a partir del viento.

Pero también las influencias técnicas se dirigieron en la otra dirección. Así, la mejor lección que los navegantes del Cantábrico aprendieron en el Mediterráneo fue la referida a la fabricación del casco. La manufactura de tradición nórdica utilizaba la tablazón del forro con tingladillo, mientras que la mediterránea trabajaba con un sistema muy diferente. Era la técnica de la “construcción a tope”, con la yuxtaposición de planchas de madera en el forro del casco sin superposición. Gracias a esta forma de forro los cascos de los barcos resultaban más lisos, contribuyendo a una mejor penetración en las aguas.

Muy pronto aprendieron los carpinteros de ribera cantábricos a aplicar la técnica de los forros lisos a sus navíos. Con ser ésta la principal contribución meridional a la construcción naval norteña, no fue la única. Cántabros y vascos se educaron también en el Mediterráneo en el uso de sistemas de velámenes múltiples equilibrados sobre varios mástiles, sin olvidar el manejo de accesorios tan decisivos como la brújula, portularios y tablas de martelagio para navegar.

El desenlace fue la aparición de toda una serie de navíos nuevos (carabelas, pinazas, balleneras, carracas...) de mayor tamaño, aunque más maniobrables, que, como también antes hemos esbozado, empezaban a ser demasiado voluminosos para las estructuras y características del viejo puerto medieval castreño.

Ni que decir tiene que a lo largo de la Edad Media toda la costa cantábrica se fue llenando de pequeños astilleros. Hasta el punto de convertirse en la zona constructora de barcos más importante de la Península. Algo que se prolongará y consolidará en el siglo XVI. En palabras de Casado Soto, “La causa de esta especie de monopolio en la producción de barcos radicaba en la calidad de materias primas: los robles que

tapizaban sus montes y el hierro que se extraían de las entrañas de su tierra, así como la sabiduría gremial acumulada en los colectivos de carpinteros de ribera y oficios asociados⁷⁴.

Aunque una vez más nos topamos con el insalvable inconveniente de la pérdida de documentación, todo parece apuntar a que en Castro Urdiales se construían naves⁷⁵ dentro de la Dársena, en la estructura que encerraba el Sable y las Ymeas (lo que será la Plaza del Ayuntamiento⁷⁶), en los pequeños playazos de la Calle de la Mar y en la entonces gran playa y marisma de Brazomar⁷⁷. Todos ellos lugares de arenas y de fácil comunicación con el agua, los más a propósito para en las cercanías del centro urbano armar los pequeños tinglados y andamios propios de los carpinteros.

6. EL PUERTO MEDIEVAL DE CASTRO URDIALES

Centrándonos ahora ya en lo que fueron propiamente las dotaciones técnicas y arquitectónicas del puerto de Castro Urdiales, de nuevo se hace necesario, a modo de preámbulo, realizar globalmente un acercamiento a cómo eran y cómo se construían los puertos en la Edad Media.

En general, como en otra muchas cuestiones, la caída de la civilización romana y la llegada de los primeros tiempos medievales significaron inmediatamente un retroceso de la infraestructura portuaria en todo el mundo occidental. Muy poco es lo que hasta ahora sabemos sobre los puertos, sobre todo los hispanos, en aquellas iniciales épocas, y todavía menos sobre la técnica empleada en la construcción y mantenimiento de los puertos⁷⁸. Por sus propias características físicas y muy probablemente por un mayor legado clásico, el Mediterráneo fue la zona en donde las obras portuarias tuvieron mayor envergadura. No obstante, hasta el siglo XIV y sobre todo en el XV, no se acometieron allí sistemáticamente obras de estas características. También sabemos que los mejores especialistas, “primitivos ingenieros”, fueron aquí los italianos y franceses.

En el mundo atlántico Los Países Bajos e Inglaterra fueron las zonas que más tempranamente empezaron a desarrollar una técnica de construcción portuaria. En el primer caso, comenzaron a adquirir notable experiencia con la alzamiento de los primeros diques de contención de la mar desde el siglo X. Los ingleses levantaban ya con cierta normalidad, a base de madera y cantería, diques en los siglos XIV y XV⁷⁹.

Dentro de la costa cantábrica, por lo que hoy sabemos, las obras portuarias medievales de cierto empaque fueron escasísimas⁸⁰. Es muy probable que fuese

⁷⁴ Casado Soto (93).

⁷⁵ Prada Iturbe, Ilustración de Castro, 1985.

⁷⁶ Gracias a los trabajos de investigación de Carmen Galván Rivero sabemos, esta vez con total seguridad documental, que en el siglo XVI la mayor actividad de los carpinteros de ribera castreños se registraba en esta plaza pública del Ayuntamiento, entre el Arenal y el Sable. Lo que hace pensar que también en tiempos medievales éste sería uno de los lugares con mayor dinamismo constructor. Prada Iturbe, Ilustración de Castro, enero de 1999, p. 11.

⁷⁷ Prada Iturbe, Ilustración de Castro, 1985.

⁷⁸ Aramburu-Zabala y Alonso Ruiz (94).

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Ibidem.

Santander la villa con el entramado portuario más desarrollado. En palabras de Aramburu-Zabala y Alonso, Santander “presentaba una sorprendente infraestructura portuaria que ya establecía una marcada diferencia con la mayoría de los puertos del Cantábrico. Tenía ya un astillero con cierta infraestructura fija (el edificio de las Atarazanas existía ya en 1396 y fue reformado y ampliado en 1435), y contaba con dos muelles para el atraque de navíos: uno por los pescadores y otro eminentemente comercial. Este último en el siglo XIV y XV era sorprendentemente moderno, en el sentido de que parecía seguir las directrices de Vitruvio por su perfil en talud y su planta curva”⁸¹. Ciertamente el caso de Castro Urdiales era muy distinto del santanderino. Castro fue durante muchos siglos “simple naturaleza”; pero, eso sí, de una tremenda bonanza.

En el intento que ahora vamos a acometer, en busca de una descripción e interpretación de lo que pudo ser el puerto medieval de Castro Urdiales, además lógicamente de nuestras propias reflexiones, utilizaremos todo el bagaje posible que sobre la cuestión han ido dejando otros investigadores. En las reconstrucciones gráficas presentadas partimos, como base, de algunas de las “acuarelas históricas” expuestas entre el 7 y el 20 de agosto de 1995 por el pintor Fernando Hierro ayudado por Marina Hierro. Contaron con la ayuda, y en este caso una garantía en términos de calidad histórica, de un grupo de especialistas de reconocida solvencia: José Luis Casado Soto (Director del Museo Marítimo de Santander y especialista en cuestiones de historia naval), Alfredo Santos (documentalista), Félix González Cuadra, Jesús Calera y Luciano Prada (todos ellos buenos conocedores de los detalles y entresijos de la historia castreña).

La primera tentativa sería de desentrañar el cómo fue el puerto en el medioevo hay que apuntárselo, como en otras tantas cuestiones, a Javier Echavarría⁸². De sus apreciaciones han bebido otros muchos, y, desgraciadamente, a veces sin reconocerlo. Sin embargo, en las últimas décadas los trabajos de Luciano Prada Iturbe y de Javier Garay Salazar han enriquecido y matizado notablemente el tema. Especialmente este último, auténtico entendido y erudito en cuestiones marítimas, ha aportado toda una serie de reflexiones, con verdaderos trabajos de “Arqueología industrial marítima”, que han revolucionado gran parte de las ideas existentes sobre la configuración portuaria castreña, preconcebidas en buena parte de las ocasiones.

Entrado otra vez en materia, hay que señalar que a lo largo de los primeros siglos de existencia oficial de la villa de Castro Urdiales, hasta bien entrado el siglo XIII, el puerto prácticamente careció de equipamiento técnico así como de obras en toda la extensión y significado de la palabra. Era toda sencilla, pero magnífica, Naturaleza. Las rocas de los Huertos, Atalaya, Castillo y Santa Ana servían de defensa y a la vez de cimiento del puerto castreño⁸³. Configurado por la topografía, por los elementos físicos del terreno, aquel fondeadero tenía dos espacios delimitados por un accidente costero trascendental en la historia marinera de la Villa: las Ymas (ver reconstrucciones adjuntas).

⁸¹ Ibidem.

⁸² Echavarría, ob. cit., pp. 95 y 96.

⁸³ Ibidem.

En valoración de Garay, sin las Ymeas⁸⁴ no hubiera existido puerto medieval⁸⁵. Formaban unas rocas, a modo de brazo pétreo metido en la mar, a la altura aproximadamente del lugar y edificio hoy ocupado por la Cofradía de Pescadores, que hizo durante siglos la función de un auténtico espigón o muelle natural. El espacio en la mar que quedaba entre las Ymeas y el canto actual de Santa Ana era lo que los documentos empezaron pronto a denominar como la “Concha de Castro”. Allí el calado, las características del suelo marino arenoso, y la protección de los Peñones crearon una zona sumamente apta para el fondeo y resguardo de las naves, sobre todo las más voluminosas y pesadas. Al otro costado del brazo de las Ymeas aparecía otro espacio, lo que a grosso modo constituyen los alrededores de la actual Dársena. La orilla de esta franja corría hasta la entrada, provocada seguramente por la desembocadura de alguna pequeña torrentera, de la ensenada de Melida. Después vendría un pequeño arenal y luego las rocas que iban hasta lo que pasando el tiempo sería el Torrejón, frente a la futura Calle de la Mar. Aquella zona, Ymeas – Melida, fue en realidad la inicial banda portuaria: una costa resguardada por el roquedal, con arenales y pequeñas peñones⁸⁶, a modo de diminuta concha, a la que llegarían los primeros barcos, fundamentalmente a remo y con poca capacidad de carga, y que dado su tamaño reducido en la generalidad de las ocasiones atracaban, o llanamente buscaban el sosiego, varándose en las riberas. No hacía falta mucho más: quizá algún pantalán y rampa de madera, o cierto escollo convertido en improvisado norays. Con mal tiempo, con mala mar y temporal, seguramente todas las embarcaciones optarían por salir fuera de la mar y guarecerse en las proximidades del entonces en plena construcción casco urbano. Seguramente la entrada de Melida fue también utilizada como zona de arribada por la que con marea alta subirían las pequeñas embarcaciones de remo, recalando en sus orillas, mezcla de piedras y arenales. Un lugar que resultaba asimismo magnífico para el careando de las naves también.

Con el paso del tiempo, muy claramente con el desarrollo importantísimo de la flota de altura castreña en los siglos XIII y XIV, aquellas orillas entre Ymeas y Melida se quedaron rápidamente pequeñas, tanto en tamaño como en cualidades físicas. Los barcos, sobre todo las cocas, necesitaban protección contra vientos y mar, puntos de amarre, seguridad de no quedar varadas y sin posibilidad de hacerse a la mar, y ciertos puntos de atraque, carga y descarga. Todas estas carencias, no siempre de forma ideal, se fueron paliando gracias a dos realidades de nosotros conocidas: Las Ymeas y la conquista de los Peñones hasta llegar a Santa Ana.

En las Ymeas encontraron las cocas y otros navíos el lugar en que amarrar y el abrigo frente a los vientos y temporales del oeste y resacas del noroeste. Garay piensa, y ofrece una posible interpretación de los hechos, que aquellas grandes rocas se completaban con otras de dimensiones más reducidas, las que denomina “Pequeñas Ymeas”: los barcos se amarrarían, con grandes y largos chicotes, de proa hacia estas últimas, y de popa a las grandes⁸⁷. Desde allí, mediante pantalanés y a través del trasbordo a embarcaciones menores, se efectuarían las operaciones de carga y descarga de mercancías. Es casi seguro que sobre todo con las naves más grandes, a la hora de

⁸⁴ El Diccionario de la Real Academia dice sobre la voz “imada”: “Cada una de las explanadas de madera puestas a uno y otro lado de la cuna y que sustituyen a los picaderos de la botadura. Sobre ellas resbalan las anguilas de la cuna que conduce el buque al agua”.

⁸⁵ Garay, Ilustración de Castro, febrero y marzo de 1999.

⁸⁶ Ibidem. Según apreciaciones de Garay, fue una obsesión constante de los castreños romper las rocas que entorpecían los playones y que dificultaban la llegada de barcos y mercancías.

⁸⁷ Garay, Ibidem. En algunas postales antiguas todavía pueden verse los restos de las Ymeas.

realizar las operaciones de amarre tuviesen lo navegantes como punto de referencia al triángulo formado por Ymeas, rocas de San Guillén y de Santa Ana. Las Ymeas son citadas en las Cortes de Valladolid del año 1351⁸⁸, momento en que se indica explícitamente su función como elemento de amarre, así como el curioso hecho de que estuvieran en manos particulares; de forma que los dueños, lo mismo que los propietarios de las torres, cobrasen a los pilotos de las naves por su utilización. Y es que, como comprobaban en otros capítulos de este trabajo, el ámbito de lo público todavía no había llegado al puerto. No entrará en la órbita municipal hasta el siglo XVI.

Se conserva en el Archivo municipal de Castro un magnífico y valiosísimo documento⁸⁹ fechado a comienzos del siglo XVI que aporta noticias especialmente precisas sobre esta zona de las Ymeas. Se trata del pleito que llegó a la Chancillería de Valladolid entre Gonzalo de Solórzano, como cabeza del mayorazgo de los Solórzano, y el concejo castreño, en el que el primero pedía una indemnización por los quebrantos que la construcción de los muelles nuevos acababa recientemente de causar en su hacienda particular. El documento en cuestión revela dos hechos ahora muy importantes: primero, que las Ymeas y solares adyacentes eran de propiedad nobiliar, y, en segundo lugar, que aquellas primitivas rocas y tierra que se metía en la mar estaban de algún modo trabajadas y transformadas artificialmente por lo menos desde el siglo XV. Es más que probable que toda la zona de las Ymeas, tremendamente “golosa” en función de obtener jugosos ingresos, cayó en manos de la pequeña nobleza en tiempos de las luchas banderizas, en este caso en la órbita de la familia Solórzano. Expresiones como “(...) *hazer las dhas Ymeas al principio que se hizieron*”⁹⁰, o “(...) *las dhas Ymeas y suelo donde estaban edificadas...*”⁹¹, aparecidas repetidas veces en el comentado documento, insisten en el mensaje de que aquel conglomerado de piedras y tierra había sido ya transformado por la mano del hombre: pequeñas escalinatas de piedra, diminutos paredones de protección, mogotes de amarre labrados en las rocas, y algún edificio y lonja de carácter portuario, posiblemente en buena parte de madera. Lo que es indudable es que aquel entrante de las Ymeas servía para amparar de la “*mar brava*” a las pinzas, bateles y demás barcos; y que ello proporcionaba unos suculentos ingresos a los Solórzano.

A pesar de la gran “ventaja” y sobreguarda de las Ymeas, el espacio por ellas creado pronto resultó insuficiente. Los pequeños motilones labrados en las rocas no daban abasto al gran número de embarcación a veces llegadas al puerto castreño. Además, el poco calado en gran cantidad de ocasiones, así como las rocas del fondo marino, no aseguraban un fondeo con garantías. La solución, como ya sabemos, pasaba por conquistar la Concha como gran zona de anclaje.

Había que tomar las grandes rocas de los Cantos. Y se hizo. Con los puentes y la ermita de Santa Ana se pudo llegar hasta su extremo. En aquel momento se empezaron a labrar las rocas, tallando verdaderos mogotes y motilones. Las pruebas físicas, que no documentales (imposibles, por otra parte, por ahora) han sido descubiertas también por Javier Garay. El olfato arqueológico y el instinto marinero llevaron a este verdadero

⁸⁸ Echavarría, ob. cit.

⁸⁹ A.M.C.U., “Sentencia de la Audiencia de Valladolid en el pleito entre Gonzalo de Solórzano contra el concejo de Castro Urdiales sobre las Ymeas”, 8 de febrero de 1534, Leg., 47-2, fols. 52-57. Documento estudiado gracias a las amables indicaciones de Carmen Galván.

⁹⁰ Ibidem, fol. 63.

⁹¹ Ibidem, fol. 64.

experto en la historia naval castreña a sacar a la luz una serie de grandes norays, algunos de hasta 3 metros de perímetro y 1 de altura, existentes en el peñón de Santa Ana⁹². Aquellas piedras cinceladas con horas y generaciones de trabajo, junto con otras existentes en los que será el fortín de San Guillén y aledaños, dieron cobertura a más y mayores naves en la Concha de Castro Urdiales.

En la Concha, el socaire de Santa Ana, las piedras amojonadas en la misma, los mogotes de San Guillén y de las Ymeas, y los magníficos arenales del fondo marino en que echar con facilidad anclas y anclotes crearon otra excelente estructura portuaria. Allí cabían más barcos. Ahora bien, sin embargo, en ciertas épocas del año, la resaca y sobre todo los temporales provocaban que la estancia allí fuese peligrosa. La solución parece evidente: las pequeñas embarcaciones eran sacadas a tierra o buscaban la protección varando en los arenales de la cercana ría de Brazomar; mientras que los navíos de mayor porte simplemente se marchaban. En este último caso Garay en más de una ocasión, citando al P. Henao, ha subrayado que en el año 1296 los castreños arrendaban el lugar del “Juncal”, perteneciente a la anteiglesia de Begoña, en la ría de la futura villa de Bilbao para llevar sus naves a invernar⁹³.

El último hito medieval castreño en su historia portuaria fue el de la construcción, muy posiblemente en las décadas centrales del siglo XV, del “Cay” o muelle de Santa Ana. Con esta primera gran obra de cantería se quisieron lograr dos objetivos. Por una parte, cerrar algunas de las gritas de los Peñones, por donde penetraban a veces grande solas en tiempo de temporal, haciendo peligrar gravemente a los barcos fondeados en la Concha. Y, en segundo lugar, intentar con un nuevo sistema de atraque y muelle de mayor calibre que los grandes veleros, cada vez más grandes, también pudieran llegar a Castro. Allí estaba, la pugna con Bilbao. Desgraciadamente para Castro, ya lo veremos, aquella era una batalla perdida, como comprobarán crudamente sus vecinos especialmente a finales del siglo XVI y a lo largo del siguiente.

Por lo que vamos viendo, hay que volver a recordar que todavía a finales del siglo XV, desde una perspectiva de la historia técnica y arqueología marítima, en la costa cantábrica eran contadas las localidades que contaban con diques de abrigo y escolleras. Para luchar contra el oleaje y vientos los nautas se seguían valiendo fundamentalmente de fondeaderos naturales. Continuaba siendo habitual carga y descargar mercancías en playas y riberas de las rías. A pesar de esta panorámica general emergieron algunas casos excepcionales: el ya comentado del puerto de Santander, muy embrionariamente San Sebastián, y el tardío del “Cay de Santa Ana” de Castro Urdiales. Todos ellos contruidos con piedra de sillería y mampostería; pero con unas superficies y longitudes casi ridículas desde nuestra actual perspectiva de las proporciones portuarias.

Muy poco sabemos de cómo se construyeron estas contadas obras portuarias. Faltan, por supuesto documentos, estudios arqueológicos serios; pero todo hace indicar que el gran problema fue esencialmente el de la cimentación⁹⁴. Es muy probable, y es una apreciación perfectamente aplicable al caso castreño, que aquellos primeros muelles fueron contruidos por los mismos canteros entonces en plena vorágine de iglesias y puentes. Y por ello, que aplicasen principios técnicos empedados en aquellas obras a las portuarias: siguiendo los presupuestos del clásico Vitruvio las cimentaciones se harían a

⁹² Garay, Ilustración de Castro, mayo de 1999.

⁹³ Garay, Ilustración de Castro, febrero de 1998.

⁹⁴ Aramburu-Zabala y Alonso, ob. cit.

base de estacas de madera clavadas en el fondo y utilizando argamasa de cal y piedra. Si que es seguro, por otra parte, que los artesanos, sin una formación que hoy llamaríamos “científica”, trabajaban “a ojo”, y sin tener en cuenta que la problemática de los fondos marinos era mucho más complicada que la de los ríos. No es de extrañar que muchas de las primeras obras portuarias fallasen muy pronto⁹⁵, y como también veremos en siglos posteriores, necesitasen de repetidos y continuados reparos.

A pesar de todo, del pequeño tamaño, de la mala calidad arquitectónica y al final fracaso, en Castro Urdiales aquel primer muelle y “Cay de Santa Ana” se convirtió en una pieza de orgullo para su habitantes. Una prueba se puede encontrar en la mismísima heráldica municipal. En los escudetes existentes en una de las fachadas laterales del Ayuntamiento actual, además de las representaciones emblemáticas de Castillo y ballena⁹⁶, aparece una escena de unas naves con amplio velamen delante de Santa Ana en la concha castreña⁹⁷. Todo un símbolo de lo que quisieron y proyectaron aquellas gentes que fuese el entorno de la venerada ermita, y del que se sentían muy orgullosos.

7. REPERCUSIONES MILITARES

Es incuestionable que el puerto de Castro Urdiales, primero aprovechando las amplias posibilidades brindadas por la naturaleza y luego con las primeras obras artificiales, se fue aclimatando a las necesidades de su naciente y enseguida pujante flota naval, tanto en su vertiente pesquera como mercante. Pero también está claro, a poco que se utilice el espíritu crítico, reflexivo y el simple sentido común, que el espacio urbano y portuario estuvo desde un principio muy condicionado por la componente militar.

Prácticamente desde la época en que recibió la carta foral, el concepto militar de frontera, plenamente encastrado en la cabeza de los monarcas castellanos, se reflejó en el dibujo de la Villa. Los reyes consideraron siempre a las villas costeras del Cantábrico, y más a la pionera en repoblación de Castro Urdiales, como la frontera de sus posesiones. Una tierra que debía ser defendida de los más que posibles ataques de sus enemigos. Pero una frontera que en el terreno práctico era difícil de resguardar. El pensamiento, la estrategia militar que tenían se aleja un poco de nuestras actuales concepciones; pero estaba lleno de lógica: consideraban imposible evitar un ataque y desembarco en masa de un ejército enemigo en la costa, pues a pesar de las defensas puntuales de los puertos, resultaba materialmente imposible cubrir todos los posibles puntos de arribada en playas, calas y rías. Por esta razón diseñaron un plan defensivo que pasaba por crear en estas villas portuarias auténticos fortines, capaces de resistir un largo asedio y de ser un punto de ingerencia, continua molestia, y desvío de atención en la retaguardia del enemigo desembarcado.

Esta forma de proyectar la estrategia militar acabó influyendo directamente en la estructura de Castro. En palabras de la profesora Arízaga, el plan de defensa se apoyaba en las grandes rocas, castillo, iglesia y muralla⁹⁸. Los tres primeros constituían la propia defensa del puerto y la retaguardia asegurada del fortín, mientras que la configuración

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Casado Soto (75), p. 363.

⁹⁷ González Echegaray, C. (99).

⁹⁸ Arízaga, ob. cit.

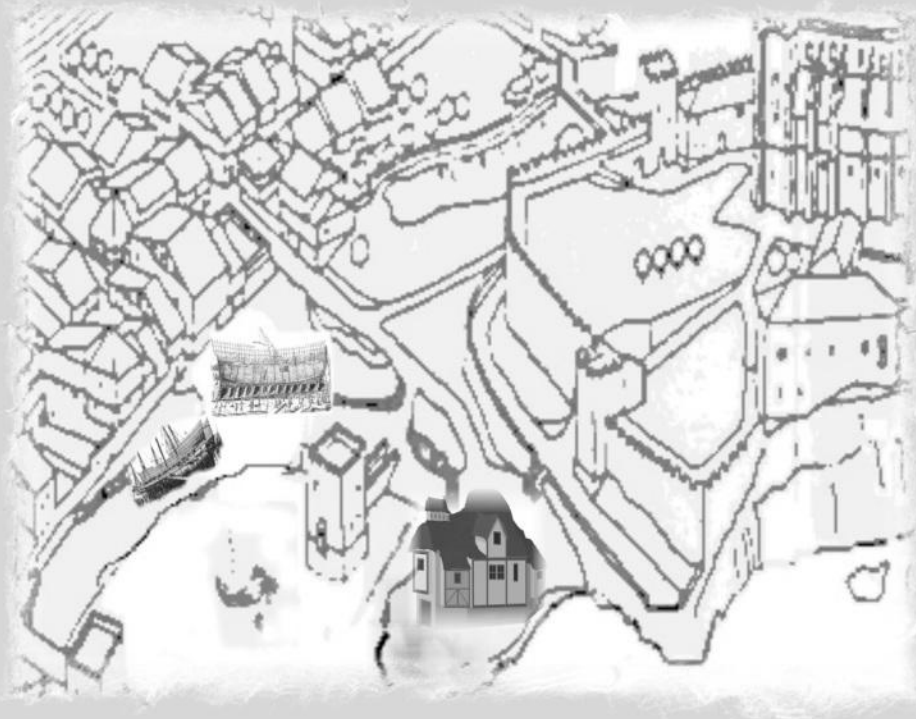
urbana y la muralla se diseñaban para aguantar el comentado posible asedio y dificultar las bases de la retaguardia enemiga. “En Castro Urdiales en el siglo XIV se distinguían dos pueblas, la primitiva Puebla de Arriba, Barrio de Arriba o Media Villa de Arriba y el ensanche medieval originado por la explosión demográfica y comercial de Castro llamado Puebla de Abajo, Barrio de Abajo o Media Villa de Abajo. Entre ambos se encontraba el Arenal por el que en 1398 según señala Lope García de Salazar en un relato de las Bienandanzas e Fortunas, “se iba del Barrio de Abajo al Barrio de Arriba”⁹⁹. Y rodeando a los dos grandes cantones una amplia muralla¹⁰⁰. Precisamente en la cerca se aprecia perfectamente la estrategia defensiva militar ideada desde las esferas reales de la que estamos hablando: a diferencia de otras muchas villas medievales en las que la muralla aparece literalmente pegada al caserío urbano, en Castro está muy separada; apareciendo entre las últimas casas y ella un espacio abierto muy dilatado. Prados, huerta, algunos conventos, junto con depósitos y pozos de agua, diseñados para resistir el asedio de una villa prolongadamente rodeada de enemigos; y, además, un espacio de difícil recorrido, sin prácticamente parapetos hasta llegar a la segunda defensa, la de la muralla que envolvía como último resguardo al castillo e iglesia de Santa María (allí se refugiarían civiles y militares en caso de rotura de la muralla exterior). Todo un verdadero diseño militar de gran envergadura ideado casi desde el principio, pese a lo que han llegado a defender algunos presuntos especialistas en la materia, confundiendo la estrategia militar de la Monarquía con las pequeñas torres fortificadas de los linajes en la época de luchas banderizas (torre de la Matra o Marca, Santa María de los Portales, Marroquín, Oteo, Vitoria, torre de Guriezo, Otañes y Templarios)¹⁰¹.

Finalmente, tampoco debemos olvidar, ya lo hemos adelantado, que buen aparte de la configuración de los puentes en los Peñones, e incluso la propia ermita de Santa Ana (una parte importante del complejo portuario), tiene también su funcionalidad militar, que en siglos posteriores se completará con el nacimiento y consolidación del armamento artillero. Pero ésta es ya otra historia.

⁹⁹ Ibidem, p. 78.

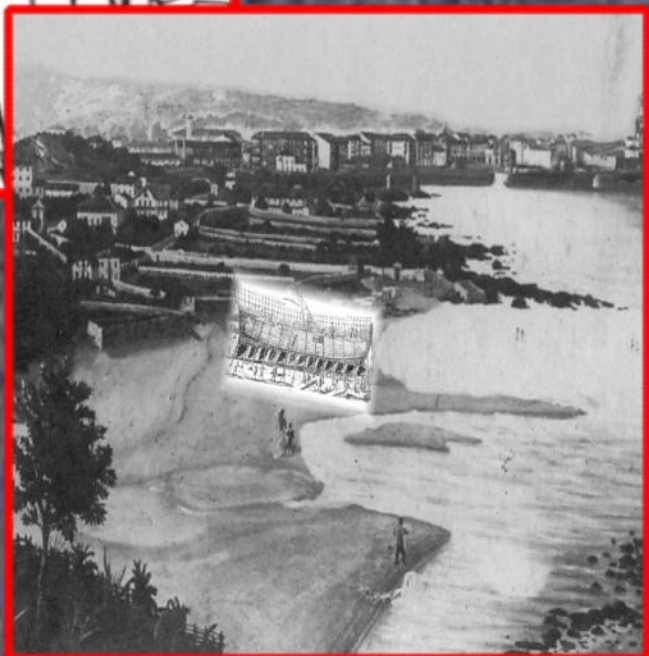
¹⁰⁰ “La muralla, de nueva planta o aprovechando el trazado y base de la antigua romana de Flavióbriga, se extendía desde la *Punta del Torrejón*, al este, siguiendo por el *Paseo de la Barrera*, para doblar al norte por la calle de José María de Pereda, al N.E. por Onésimo Redondo, y cerrar la península del castillo saliendo a la mar por la zona de los *Huertos*. Sabemos que estaba reforzada por torreones o cubos cuadrados, lo que la hace especial entre los demás recintos amurallados de las Cuatro Villas. En ella se abrían las puertas de la *Barrera*, situada junto al Torrejón y por donde entraba la calzada romana que venía de Pisoraca, llamada en los documentos Calle de Sant Nicolás de la Calzada; la *Puerta de Santander o de San Francisco*, en el actual cruce de las calles José María Pereda y Santander, y la *Puerta de Santa Catalina*, seguramente entre las otras dos”, Muñoz Jiménez (81-82), p. 53.

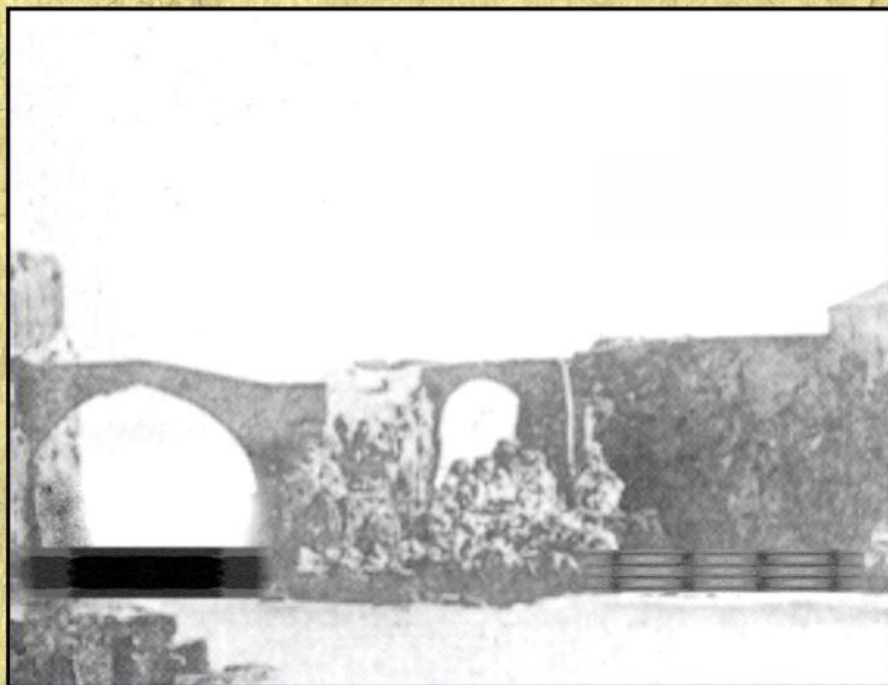
¹⁰¹ Ibidem, “Anticipando conclusiones, no encontraremos en ningún caso edificios defensivos de gran tamaño e importancia, espectaculares, ni siquiera en las Cuatro Villas; de ello hay que deducir (sic) que éstas nunca se sintieron realmente amenazadas en la Edad Media por enemigos “de allende el Mar”: sus fortificaciones serán pequeñas, pre-artilleras y levantadas contra enemigos terrestres –como antes decíamos-, “de espaldas al mar””, p. 27.



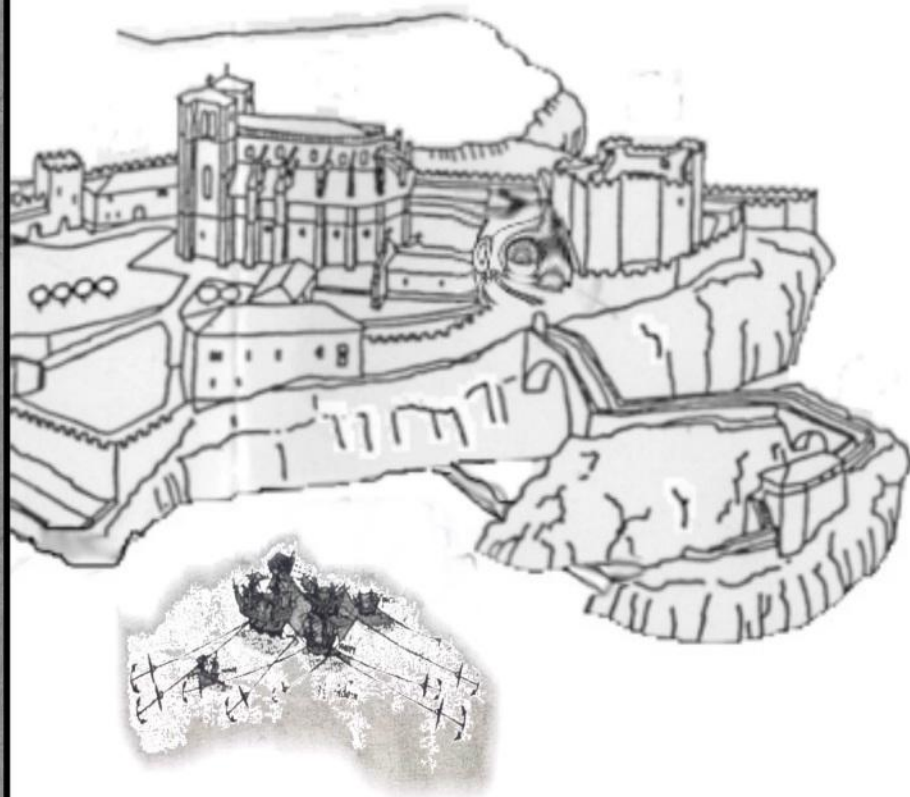
**Primitiva zona
de astilleros en
los alrededores del "sable"
(suposición)**

Plaza del Ayuntamiento y playa de Brazomar, zonas con astilleros en Castro Urdiales (suposición)





Fotomontaje, en un intento
de recrear el aspecto y
configuración que pudo tener el "Cay de Santa Ana"
en el siglo XV

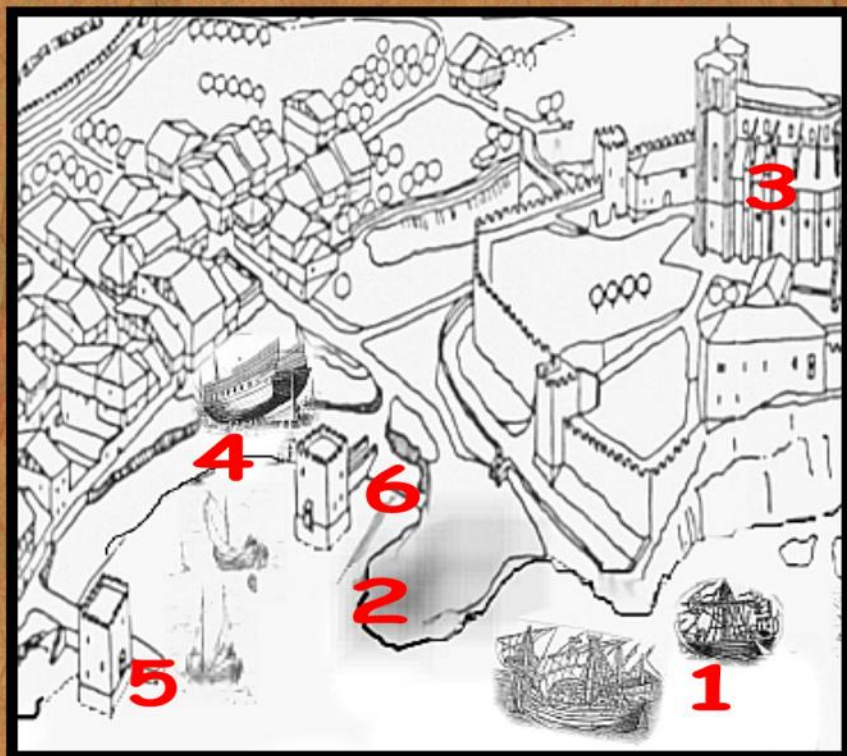


**(Suposición). Pequeña flota
fondeada en la Concha de
Castro y protegida por el
"Cay de Santa Ana".**



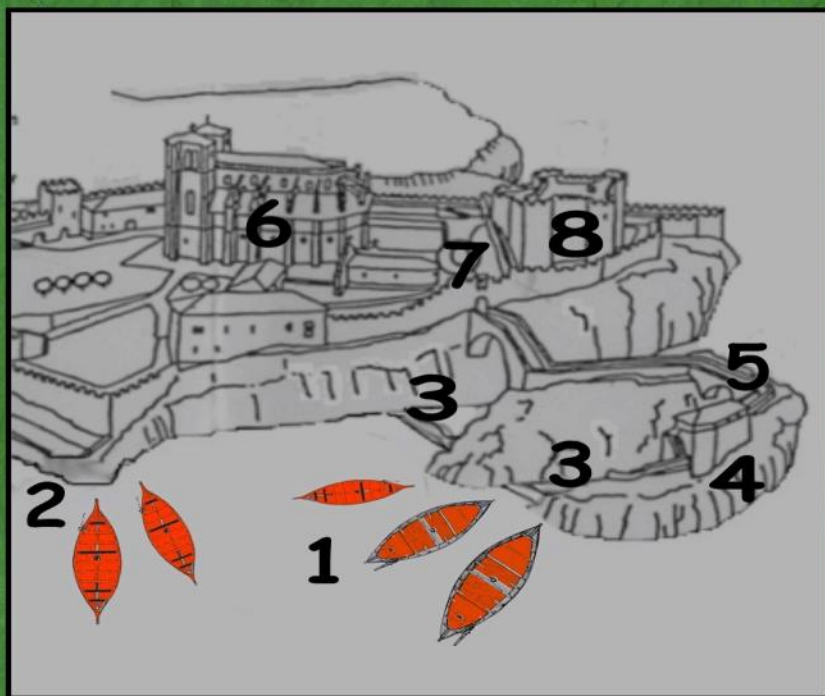
Fotografía aérea del puerto de Castro Urdiales en negativo (hacia el año 1975). Puede apreciarse la zona de la primitiva concha de Castro (en círculo), en la que el calado es mayor y el suelo arenoso era más apropiado para el fondeo y anclaje de las naves de mediano tamaño

PUERTO DE CASTRO URDIALES. SIGLOS XIII Y XIV (SUPOSICIÓN)



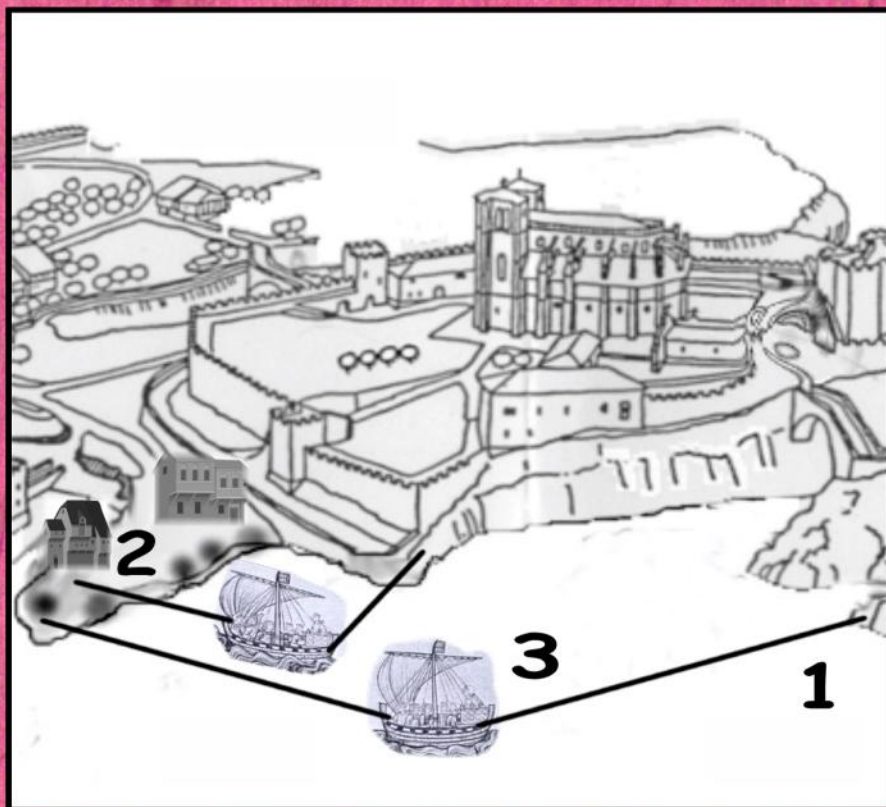
1. Concha
2. Peñas Ymeas
3. Iglesia de Santa María de la Asunción
4. Tinglados - Astilleros
5. Torre fortificada y lonja embarcadero
6. Torre fortificada y lonja embarcadero

PUERTO DE CASTRO URDIALES. SIGLO XV (DETALLE - SUPOSICIÓN)

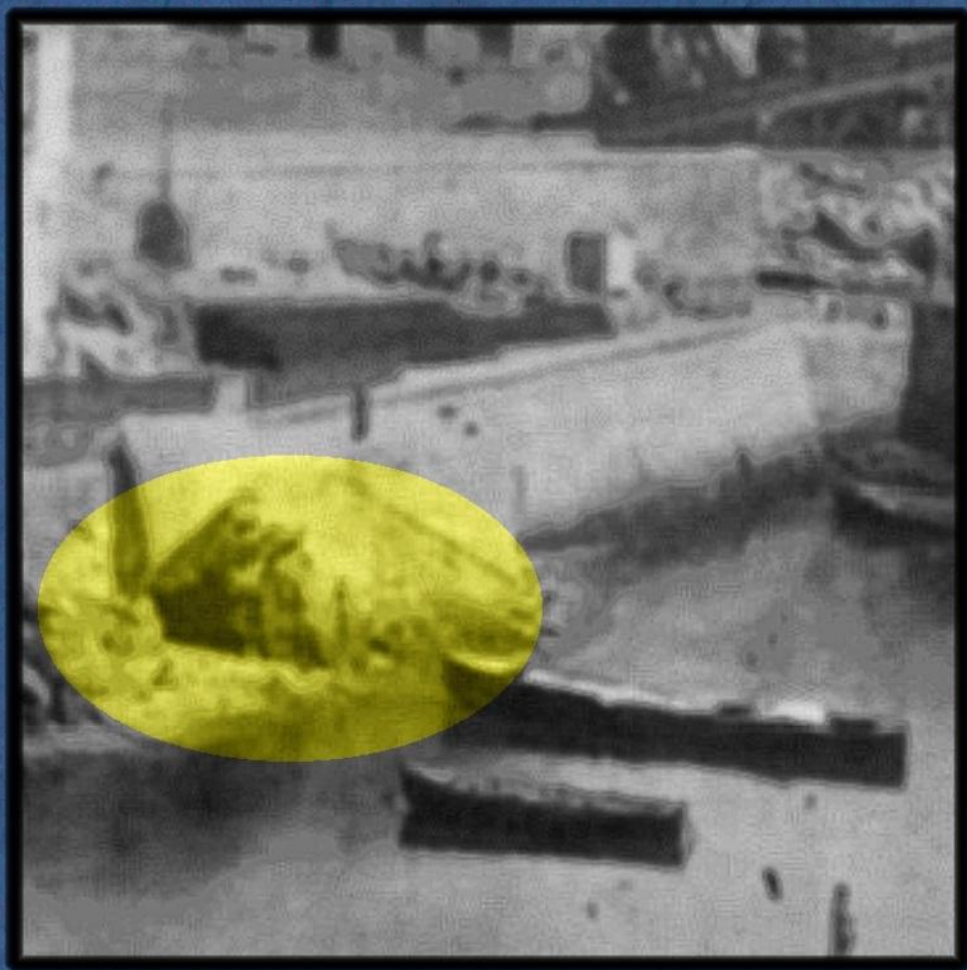


1. Barcos en la Concha y atracando en el "Cay de Santa Ana"
2. Rocas y mogotes de amarre
3. Cay de Santa Ana
4. Ermita de Santa Ana
5. Puentes conquistando los Peñones
6. Iglesia de Santa María
7. Ermita de San Pedro
8. Castillo

SUPOSICIÓN DE LA ZONAS DE AMARRE DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XIV



1. Amarres de Santa Ana
2. Amarres de las Ymeas
3. Concha y fondeadero de Castro para las naves de cierto porte



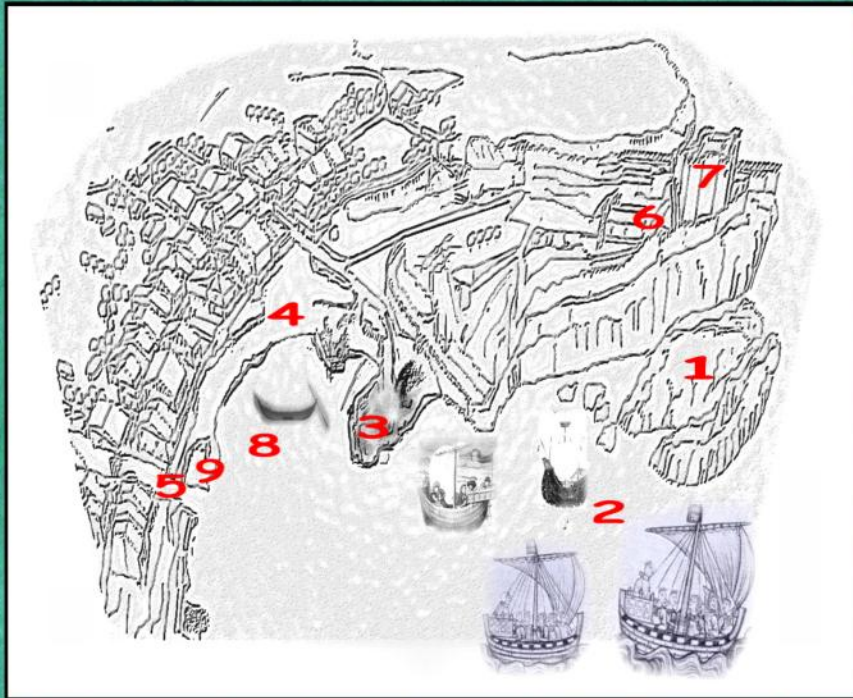
Restos de las Ymeas
(detalle, postal antigua)

PUERTO DE CASTRO URDIALES. SIGLO XII (SUPOSICIÓN)



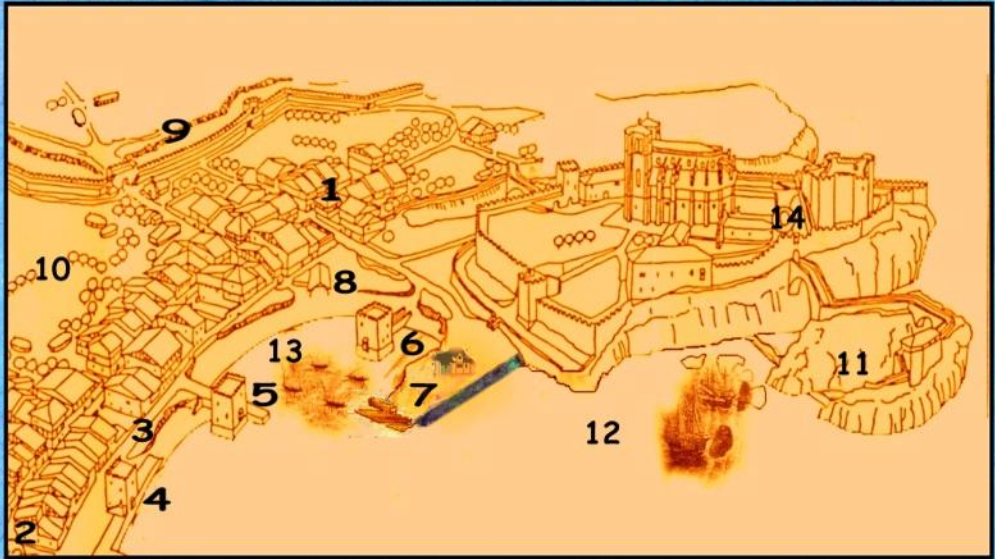
1. Astillero
2. Peñas Ymeas
3. Naves varadas en el Sable
4. Arenales
5. Arenales
6. Puente de Melida
7. Posible Palacio del Rey
8. Rocas de amarre
9. Concha de Castro
10. Los Grandes Cantos
11. Ermita de San Pedro
12. Castillo
13. Sistema de defensa militar primitivo

PUERTO DE CASTRO URDIALES. SIGLO XII (SUPOSICIÓN)



1. Grandes rocas y peñones sin la construcción de puentes y ermita
2. Concha de Castro
3. Peñas Ymeas
4. Sable, futura plaza del Ayuntamiento
5. Entrada del agua, Melida
6. Ermita de San Pedro
7. Castillo
8. Puerto de bajura
9. Arenales

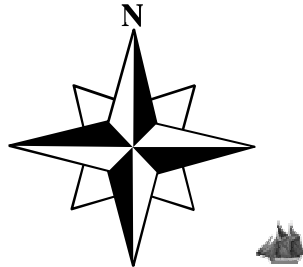
CASTRO URDIALES. SIGLO XV



1. Media Villa de Arriba
2. Comienzo de la Media Villa de Abajo
3. Entrada de Melida
4. Torre Matra
5. Torre Vitoria
6. Torre
7. Ymeas
8. Sable y Astillero
9. Muralla defensiva exterior
10. Campas de retaguardia ideadas para resistir un asedio largo
11. Conjunto de Santa Ana y muelle primitivo
12. Fondeadero de la Concha
13. Interior de la Concha y puerto
14. Conjunto defensivo



Fotomontaje, en un intento
de recrear el aspecto y
configuración que pudo tener el "Cay de Santa Ana"
en el siglo XV



EL PUERTO DE CASTRO URDIALES EN LA ÉPOCA MODERNA

1. INTRODUCCIÓN

No suele ser habitual anticipar lo que para algunos serían las conclusiones del trabajo; pero en este caso hemos creído que es mejor, en orden a una mejor comprensión expositiva e incluso metodológica, bosquejar las líneas argumentales de las siguientes páginas y que van a versar sobre el puerto de Castro Urdiales a lo largo de lo que comúnmente se considera la época del Antiguo Régimen. Lo haremos bajo la óptica del tráfico comercial e infraestructura técnica, dejando para otra ocasión el análisis del mundo pesquero¹, realmente la base de su economía durante siglos.

A lo largo del siglo XVI existirá un serio intento de la flota de altura castreña, muy polivalente (mercante, pesquerías atlánticas, cabotaje y corso), por resistir y adaptarse al cambio de los tiempos en el mundo naval. Los barcos matriculados en su puerto serán en su gran mayoría de portes pequeños y medianos, difícilmente por encima de los 30 toneles. Es decir, el tipo de navíos que podía albergar con garantías su Concha, debido a sus peculiares características de fondo, amarres, protección y calado. Tratarán, los castreños, de especializarse en aquellos buques que no necesitaran entrar en el cada vez más gigantesco puerto de Bilbao.

¹ Trabajo en curso de Elaboración.

Para ello Castro seguirá luchando por mejorar sus dotaciones técnicas en materia portuaria. En este sentido, no cabe duda, la mejor expresión será la construcción del Cay y contracay para dar abrigo a su dársena. Pero al final, en las últimas décadas del siglo XVI, debido a la presión fiscal galopante de una Monarquía metida de lleno en una estrategia imperialista de dominio europeo, y a los destrozos materiales provocados por las guerras navales llevadas a cabo por la misma (en las que participó el grueso de la flota castreña) aquel mundo marino prácticamente desapareció.

A pesar de que todavía durante la primera mitad del Seiscientos existirán algunas unidades, aquella flota castreña se eclipsará totalmente. La única flota que seguirá manteniéndose será la puramente pesquera, artesanal y esencialmente de bajura. El puerto de Castro Urdiales, permanentemente en arreglos y reparaciones, se convertirá simplemente en un punto de referencia para el tráfico de cabotaje del Cantábrico. Continuarán, no obstante, llegando barcos, todos foráneos, a descargar alimentos y productos de primera necesidad, y a cargar, según la coyuntura del mercado en cada momento, hierro, castañas, vino, madera...

Los castreños de los siglos XVII, XVIII y buena parte del XIX, con el Ayuntamiento a la cabeza, serán conscientes de haber perdido definitivamente la batalla frente al puerto de Bilbao. Castro aparecerá como un puerto satélite de la ría del Nervión. Y precisamente la obsesión de sus habitantes será la de acentuar aquella dependencia, realmente su única salida, luchando lo indecible por estrechar lazos con el puerto bilbaíno.

Durante estos centenares de años el de Castro fue un puerto pequeño, mal dotado de construcciones y recursos técnicos, mal comunicado por vía terrestre con el interior peninsular; pero que, sin embargo, mantendrá un papel de primer orden en el tráfico comercial marino debido a sus extraordinarias condiciones naturales y a su estratégica situación geográfica. Será un paraje de refugio, un salvavidas para muchos mercantes, y un punto de apoyo en el tráfico de entrada y salida en el puerto de Bilbao; a veces, incluso, el auténtico puerto exterior de la capital vizcaína sobre todo en épocas de desastres naturales en la ría.

2. AVATARES DE LA FLOTA CASTREÑA DE ALTURA

Al igual que para épocas anteriores resulta del todo necesario, si queremos comprender el devenir del puerto castreño, conocer las características y evolución de los barcos que se movieron por el Cantábrico entre los siglos XVI y XIX. Sería imposible analizar los flujos comerciales y los mismísimos espacios de carga y descarga sin saber algo sobre los buques, en definitiva los protagonistas más directos de todo el tráfico.

2.1. APROXIMACIÓN A LA TIPOLOGÍA NAVAL

Al finalizar la Edad Media se había producido un estrecho contacto técnico entre la navegación atlántica y mediterránea. En la base de este revolucionario fenómeno en la historia de

la técnica naval había una clara motivación económica: el uso de la brújula y desarrollo de la navegación atlántica en mar abierta; el déficit de mano de obra, debido a las repetidas pestilencias del siglo XIV y a la mejora del nivel de vida de los sobrevivientes en el XV, que hizo cada vez más caro y dificultoso el reclutamiento de remeros; y, al final, en general la expansión del comercio a larga distancia. Todos fueron factores que estimularon sobremanera aquella aproximación técnica.

En expresión de Casado Soto, hacia mediados del siglo XV había surgido un tipo de barco “aparejado de fragata”. Un modelo que iba ya a servir para realizar viajes transoceánicos. Carabelas y carracas eran navíos que no eran enteramente norteños, ni tampoco sureños, aparejados con vela latina y dos o tres mástiles, y, además, fuertemente artillados si era necesario. Eran naves todavía no muy grandes y por ello con una alta capacidad de maniobra: habían sustituido remeros por velas y guerreros por cañones, en una expresión ya clásica. Finalmente, la base de todos estos barcos era tremendamente moderna: utilización de energía no humana y de sangre. Durante el siglo XV aumentó, por tanto, notablemente el tamaño de los barcos mercantes, sin que ello significase un paralelo aumento de la tripulación.

En los veleros más ampliamente utilizados en el Atlántico los cañones en un principio se colocaron en las cubiertas de los castilletes de proa y popa. Más tarde, al comenzar a usar cañonería de mayor calibre y tamaño, se comenzó a usar como zona de emplazamiento a la cubierta superior, e incluso desde comienzos del siglo XVI se podrá observar la abertura de troneras en los cascos de los buques, pudiendo desde entonces montar más armamento en la cubierta principal.

A la vez que se producía aquel fenómeno, aumento gradual del velamen y armamento, los barcos tendieron a crecer de tamaño. A partir de este hecho se planteaba un nuevo reto tecnológico al mundo naval: intentar por todos los medios mejorar la capacidad de maniobra del navío sin afectar a su potencia de carga y de fuego. Los esfuerzos realizados en esta línea cristalizaron a mediados del siglo XVI en la aparición de los galeones: navíos con un armamento a bordo desconocido hasta entonces; pero todavía de ágil maniobra, y que, además, podían ser utilizados tanto como buques de guerra que como mercantes. A pesar de lo que suele pensarse, el galeón no fue un navío únicamente hispano. Hay quienes sostienen que los primeros fueron diseñados en Portugal, y después de pasar al resto de las costas peninsulares fueron profusamente utilizados y mejorados por holandeses y británicos. A diferencia de los navíos más grandes de comienzos del Quinientos, el galeón tenía ya una eslora cuatro veces superior a la manga. Redujo el tamaño de los viejos castilletes medievales, con lo que perdió capacidad de defensa en los abordajes, pero ganó enormemente potencia artillera con la colocación de baterías de cañones y troneras en los costados.

A grandes rasgos, en el período que va de 1600 a 1750/60 no hubo en el mundo atlántico grandes avances navales. No hay más que recordar que difícilmente los mercantes más grandes, holandeses o ingleses, sobrepasaban las 800 toneladas. Si hubo, en paralelo con los trayectos transoceánicos más largos, una tendencia a que la cubierta fuese cada vez más rasa, y también a que creciera el tamaño de los palos y la envergadura y área de las velas. Fue frecuente asimismo que el número de palos-mástiles aumentara, incluso llegando a un cuarto. Y, finalmente, que los grandes buques ganaran en maniobrabilidad con la introducción de la rueda de timón a partir de principios del siglo XVIII.

En el siglo de la Ilustración se construyeron barcos tremendamente grandes, aunque la madera no permitiera superar la cota de las 2000 toneladas. Sin embargo, la mayoría de las marinas mercantes de los países estaban constituidas por embarcaciones de pequeño y medio porte. En este sentido, y valga como referencia, el tonelaje medio de los mercantes ingleses a finales del siglo XVIII no sobrepasaban por término medio las 100 toneladas. En general, en esta centuria progresaron notablemente en tamaño los barcos de guerra, los famosos “navíos de línea”, pero no así los mercantes. En este último caso lo que sí se produjo fue un crecimiento considerable del número de unidades mercantes operantes en las grandes rutas comerciales del planeta.

Así pues, recapitulando un poco, las primeras naves utilizadas en los pioneros viajes transoceánicos, naos y carabelas, todavía eran, a pesar del aumento con respecto a las épocas de las cocas, de un tamaño relativamente reducido. Tenían un aspecto bastante redondeado y un sólido casco. En la proa se levantaba un castillo destinado al “estado mayor”. Pero el aumento del número de viajes y del flujo comercial muy pronto pusieron de relieve algunas de sus carencias: con las carabelas no se podía abarcar todo. Poco a poco aparecerá el nuevo modelo del galeón. Un barco más ancho y más pesado, diseñado con el suficiente número de bodegas para poder transportar mercancías, y con una estructura sólida capaz de soportar unidades de artillería, indispensables para hacer frente a viajes tan peligrosos. Poco a poco, durante el siglo XVII los galeones fueron cambiando progresivamente para dar lugar a los “navíos”. Buques que, como es de sobra conocido, formaron la espina dorsal de las grandes armadas occidentales durante más de doscientos años. Debido a la necesidad de ganar en equilibrio, y sin duda también en comodidad, los castillos se fueron reduciendo hasta desaparecer completamente en el siglo XVIII. En aquellos momentos los barcos llegaron a ser casi totalmente horizontales y con unos cascos a veces reforzados con piezas metálicas. A lo largo del siglo XVII y sobre todo del XVIII las arboladuras y velámenes de los navíos de guerra y barcos mercantes también se modificaron y progresaron. Unidades con tres mástiles y hasta con un cuarto empezaron a constituir una estampa habitual. Más mástiles, pero también más altos para poder soportar velas cada vez más monumentales. Velamen tendente a una configuración rectangular, manejado por un sistema de cabos realmente muy complicado.

La somera descripción evolutiva que acabamos de realizar puede ser aplicada perfectamente a los grandes barcos atlánticos y transoceánicos del mundo occidental, y, por tanto, también a la costa cantábrica. Pero junto a las grandes unidades, que precisamente son las que más huellas han dejado en la documentación escrita e iconográfica, existió en todo nuestro litoral toda una verdadera pléyade de barcos de mediano porte, dedicados al cabotaje y a las rutas comerciales más cortas. Estos, esta vez los que menos suelen aparecer desgraciadamente para los investigadores en los documentos, fueron los verdaderos protagonistas del tráfico comercial cantábrico durante la Edad Moderna. Sin duda, la columna vertebral, la mayoría, de la flota mercante cantábrica.

Los grandes buques mercantes, ya lo veremos, raramente acudieron al puerto de Castro Urdiales, a no ser que tuvieran puntualmente alguna avería o necesidad de refugio inmediato. Por razones de caldo y de dotación técnica, las naves que se movieron por aguas castreñas, además lógicamente de las pesqueras, fueron la de mediano porte. Por ello se hace asimismo indispensable

hacer otro pequeño dibujo de las mismas: sus modelos más conocidos, junto con los lógicos cambios acarreados por el paso de los años².

Estamos hablando de barcos que durante los siglos XVI y XVII eran construidos ya con una predeterminada funcionalidad. Algunos salían de los astilleros para ser dedicados a la pesca, otros para la actividad mercantil e incluso para la guerra. Ahora bien, ello no significaba, ni mucho menos, que se utilizaran en exclusividad. Todo lo contrario: muchos barcos de pesca en verano se reconvertían en mercantes de cabotaje, o en navíos al corso; buques pensados al principio para el transporte participaban a veces en las campañas pesquera de Irlanda o Terranova, pudiendo también llegar a artillarse, empleándose en el corso o participar en acciones militares encuadradas en las flotas reales.

Los archivos nos hablan de pinazas, zabras, chalupas con cubierta y de galeones de pesca. En la mayoría de los casos se trataba de embarcaciones entre las 20 y 30 toneladas, propulsadas a vela, pero que todavía seguían usando en abundancia los remos, sobre todo en las maniobras de aproximación y salida de los puertos. Las unidades más corrientes en el ámbito castreño fueron (desde una perspectiva mercantil siempre, pues el mundo de la pesca introduce otras matizaciones) las pinazas y las zabras. Con una tripulación entre 6 y 9 marineros se dedicaron primordialmente al cabotaje de pequeño radio, muy en especial al transporte de víveres, vena de Somorrostro y productos férricos en bruto y elaborados. Es muy probable, aunque todavía carecemos de suficiente base documental para asegurarlo, que pinazas y zabras evolucionaran hasta lo que los documentos denominan a medida que más nos adentramos en los siglos XVII y XVIII como pataches y quechemarines (unas 30 y 17 toneladas). A partir del Setecientos y en la siguiente centuria aparecerán también por las aguas cantábricas otra serie de buques mercantes, pero esta vez originarios y diseñados en otras latitudes: bergantines, fragatas, balandras...

Los anteriores fueron los navíos que más frecuentemente visitaban (o tenían incluso su base al principio) el puerto y aguas castreños. Barcos, como hemos dicho, de un tonelaje medio no superior a las 30 unidades. Y desgraciadamente, el tipo de embarcaciones peor conocidas, por la falta de investigaciones y de restos documentales. Un buen conocimiento, profundo, de ellas a bien seguro al final nos haría comprender mucho mejor el devenir histórico del puerto de Castro Urdiales.

La historia de los grandes buques es “otra historia”, que hay que conocer para comprender la razón de su no presencia en Castro; pero que en líneas generales nos es ajena. No obstante, es bueno volver a recordar que el barco velero y mercante de cierto porte que surgió con toda claridad desde principios del siglo XVI en el Cantábrico estaba pensado para las nuevas travesías transoceánicas y para la guerra. Para ello su velamen aumentó a base de sacrificar capacidad de maniobra en distancias cortas. Especialmente en el siglo XVII el crecimiento del tamaño de los galeones convirtió a los remos en piezas inútiles a bordo, teniendo que recurrir en las maniobras portuarias a la ayuda de pequeños barcos y botes.

²Véase fundamentalmente todos los trabajos de Casado Soto.

La pérdida de maniobrabilidad en distancias cortas se debía al aumento del tamaño, elevación de los bordos, mayor número de piezas artilleras y también a la utilización de velas cuadradas cada vez más grandes. En esta última cuestión hay que tener en cuenta que aquellas enormes velas eran del todo necesarias en los largos trayectos oceánicos, había que aprovechar lo más posible el viento de popa, verdadero motor impulsor de las embarcaciones; pero condujeron a que éstas perdieran ángulo de ceñida y capacidad de navegar con “vientos a través”. Precisamente los movimientos más necesarios en las maniobras dentro de los puertos. Estos grandes buques para poder entrar y salir de los puertos, con vientos y corrientes, y para atravesar las peligrosas barras de arena necesitaban de un calado que tampoco el puerto de Castro Urdiales tuvo nunca.

Además, los galeones y luego los navíos de línea hacían trayectos oceánicos tan largos en recorrido y tiempo que al final requerían de grandes reparaciones. Necesitaban de estancias prolongadas en puerto para remendar las torsiones y torceduras provocadas por las tormentas en las tablas, para la recolocación de la estopa perdida en las juntas y para el rascado de las incrustaciones provocadas por los parásitos biológicos. En definitiva, requerían de carenados prolongados y por ello de espacios portuarios adecuados y extensos. Lugares que indudablemente tampoco existieron nunca en Castro Urdiales; esta vez más que por falta de obras artificiales, por la simple realidad de no existir suficiente espacio en su recortada costa.

2. 2. ASTILLEROS

Desde que allá por los siglos X y XI se produjo el contacto con los marinos de origen nórdico asentados en la zona costera de Bayona, y se aprendió a construir barcos, la costa vasco-cántabra se convirtió en el área peninsular más activa en la industria naval. El litoral cantábrico oriental contó desde entonces con toda una serie de inmejorables condiciones para que el sector de la construcción naval entrara en una rápida y prolongada expansión. Estamos hablando de las buenas condiciones topográficas del litoral a la hora de poder instalar las gradas de los viejos astilleros. Hablamos también de los extensos bosques existentes en las cercanías de la costa, ricos especialmente en la inmejorable madera de roble, una de las preferidas por los carpinteros de ribera. Nada desdeñable fue la presencia de numerosas ferrerías, proveedoras de diverso material para los navíos, sobre todo anclas y la imprescindible clavetearía. Bosques y ferrerías muy cercanas a la costa, y por lo tanto una garantía de baratura y facilidad en el transporte y abastecimiento de materiales. A todos estos factores, finalmente, se debería añadir el forzoso elemento humano: la gran vocación marinera de los vasco-cántabros y la presencia de una mano de obra de tremenda calidad técnica durante muchos siglos en la elaboración de navíos de todo tipo y tamaño.

Desde el siglo XII la conjunción de todos estos ingredientes condujo a un enorme impulso de la industria naval. Los barcos del Cantábrico enseguida consiguieron unas altísimas cotas de aceptación y hasta admiración en todas las costas occidentales y en especial en la Península Ibérica. Desde entonces un nuevo factor contribuyó aún más a fomentar el desarrollo de los astilleros vascos y cántabros: se convirtieron en uno de los principales proveedores de barcos para las armadas reales, gozando por ello hasta entrado el siglo XVIII de la demanda, protección y mimo de la Corona.

Villas como Castro Urdiales, Santander, Laredo, San Vicente, Lequeitio, Ondárroa, Bermeo y Plencia se convirtieron durante los siglos XII, XIII y XIV en importantes puertos de armamento de naves. Se especializaron en la construcción de embarcaciones polivalentes: pesca, cabotaje, venaquería y transporte de más largo alcance. Sin embargo, desde finales del siglo XIV y sobre todo en el XV se empezó a notar, además de los evidentes síntomas de una contracción económica, una clara tendencia a aumentar el tamaño de las naves. En este último asunto detrás estaban tanto los avances técnicos en la construcción naval como el interés de la Corona por contar con embarcaciones más grandes y artilladas. El nuevo panorama favoreció, gracias a la concentración de las actividades, tremendamente a algunos lugares, y sobre todo, muy cerca de Castro Urdiales, a la ría de Bilbao.

A finales del siglo XIV y principios del XV la villa vizcaína contaba con la ventajosa situación geográfica de su ría, en donde se irán rápidamente organizando en las riberas numerosos astilleros. El prestigio de los carpinteros de ribera de la ría del Nervión llegó a sus cotas más altas en los comienzos del depresivo siglo XVII, sobre todo a raíz del establecimiento del “Arsenal de Zorroza” en el año 1615; pieza fundamental durante muchos años en el aprovisionamiento de naves para las flotas reales.

Tal como ha señalado L. Odriozola³, posiblemente de forma menos espectacular, en Guipúzcoa se produjo una evolución y situación parecida. Allí la construcción naval, al igual que en la actual Cantabria, conoció un ciclo expansivo durante los siglos XV y XVI. Había pequeños astilleros, dedicados básicamente a la construcción de barcos de pesca y de cabotaje, prácticamente en todas las villas costeras, incluso en las renterías de los ríos. Pero aquella bonanza acabó con la depresión del siglo XVII, cuando los pedidos particulares de navíos se contrajeron de forma acusada. Únicamente se salvaron aquellos astilleros que, al igual que Zorroza, se especializaron en la construcción de grandes navíos de Guerra y para la Carrera de Indias a través del sistema de los pedidos por “asientos”. Las unidades más grandes se fabricaban en Pasajes y en las orillas del Oria, mientras Zumaya alcanzó notoriedad en el armamento de barcos de mediano tonelaje.

La crisis económica del siglo XIV y los cambios técnicos del XV significaron, al igual que en el mundo mercantil y transportista, una concentración de los astilleros más dinámicos en algunos determinados lugares, como hemos visto. Concentración que se volvió a repetir, y más agudamente, con la depresión del XVII. Es precisamente el momento en que la construcción de navíos con destino al transporte de mercancías desapareció de forma definitiva de Castro Urdiales. En Cantabria se notó también agudamente la depresión, aunque se seguirán elaborando algunas unidades, sobre todo en la primera mitad del siglo, con destino al comercio de cabotaje, pesquerías de Terranova y en general para la pesca de bajura costera. Únicamente se continuarán armando barcos de cierto porte en los astilleros de Colindres y Guamizo⁴.

Con la llegada de la nueva dinastía de los Borbones la situación cambió radicalmente, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII. Los planes de los nuevos reyes, basado en el referente de su Francia originaria, y tendentes a recuperar el prestigio de potencia naval del reino hispano en el

³ Odriozola (97).

⁴ Véase los diferentes trabajos de Casado Soto.

concierto internacional, pasaban por fabricar gigantes navíos de línea en arsenales reales. De esta manera los pedidos de la Monarquía a los astilleros del Nervión, Pasajes y Oria empezaron a descender hasta prácticamente desaparecer al filo de 1750⁵.

La Corona creó los mastodónticos arsenales y atarazanas de Guarnizo, El Ferrol, La Carraca en Cádiz y Cartagena. Allí se concentró el grueso de las grandes construcciones navales, e incluso hacía allí emigrarán buena parte de los mejores técnicos y carpinteros de ribera cántabros y vascos. No obstante, de forma cada vez más salpicada, siguieron existiendo a finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX pequeños astilleros en la Costa cantábrica. No tantos, ni en tantas villas como en épocas medievales o en el siglo XVI. Hacia 1790 cerca de una quincena de gradas trabajaban en la costa vizcaína, muy cerca de Castro Urdiales, elaborando pequeñas embarcaciones de pesca, pataches, navíos venaqueros y de cabotaje (Plencia, Bermeo, Mundaca, Lequeitio y Ondarrea). Algo muy parecido fue lo ocurrido también en Guipúzcoa; mientras que en Cantabria el referente pasó a ser el Astillero de Guarnizo bajo la tutela real.

Quizá sería necesario para acabar este pequeño apartado, sobre todo para los lectores no iniciados en la materia, exponer brevemente en qué consistían aquellos astilleros, pues a veces se suele trasladar la fotografía mental de los gigantescos astilleros industriales de época contemporánea a los siglos de que hacemos referencia. En realidad, cuando se habla de un astillero medieval o de la Edad Moderna en el Cantábrico simplemente se habla de un lugar físico, y no de un edificio a modo de pabellón de manufacturas. El astillero, el lugar en el que se montaban las naves, era un espacio abierto y despejado, colocado junto a la orilla de la mar. La pieza fundamental era la “grada”: una rampa hecha en base a traviesas de madera embreadas, en las que se asentaba la quilla del futuro barco. A medida que éste iba creciendo de tamaño, con el apuntalamiento de las cuadernas, colocación de los bordos del casco, roda, codaste y definitivo lanzamiento, se iba tejiendo y levantando un sistema de andamios en los que trabajaban los carpinteros de ribera. En ellos, y alrededores, se colocaban los imprescindibles puntales, almacenes de madera, cabestrantes y poleas. Así pues, el trabajo se hacía al aire libre, y ni siquiera el astillero era un lugar fijo: cuando el barco se botaba se solían desmontar todos los tinglados; no volviendo a ser instalados hasta otro nuevo trabajo, a veces meses o años dejes, y muy posiblemente, aunque cerca, no exactamente en el mismo emplazamiento.

2.3. LOS BARCOS CASTREÑOS

La consulta sistemática en el Archivo Municipal de Castro Urdiales de aquellos documentos que hacen referencia a la vida marítima durante el Antiguo Régimen, ciertamente casi siempre de forma indirecta, dejan traslucir por multitud de poros que en la Villa existió una más que considerable actividad de construcción naval. Referencias a corte de maderas en los bosques comunales⁶, presencia de ferrones elaborando clavatería para barcos, y carpinteros de ribera

⁵ Allí estaban también los nuevos diseños navales de Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier, Romero Landa y Rematasa.

⁶ Todavía en el año 1770, al realizar una valoración patrimonial del monte de Cerredo, se recordaba que sus bosques habían servido “para la construcción y composición de pinazas, lanchas y otros barcos que se le ofrecen y que han navegado y navegan y para estos últimos y sus cortes sólo con la precisa obligación de que ha de pedir al

fielmente registrados en los censos y vecindarios municipales así lo corroboran. Más puntualmente la directora del Archivo castreño, Carmen Galván Rivero, ha podido localizar algunos datos en las actas del Regimiento que han arrojado luz directa sobre esta cuestión: en los años sesenta del siglo XVI se construían barcos en los astilleros de la Barrera y en la Plaza del Ayuntamiento, siendo preferido este último emplazamiento pues en la primera zona existían más peligros por los embates de la mar⁷. Con el paso de los tiempos, fundamentalmente por el eclipse de la construcción de barcos de mediano porte y también por el mismo crecimiento del número de edificios urbanos, calles y plazas, la actividad sobreviviente de la carpintería de ribera, refugiada ya en pequeñas embarcaciones de pesca, se desplazó hacia la playa y ría de Brazomar. Paraje que a buen seguro había conocido también la presencia de gradas y tinglados en siglos pasados.

Las actas que recogen las sesiones de la Villa y las cuentas municipales, ya desde su primer volumen, el denominado “Libro del Concejo”⁸, hacen continuas referencias a la presencia en Castro durante las primeras décadas del siglo XVI de bateles, chalupas, naos, pinzuelas y pinazas. Casado Soto señala, en lo que denomina la “Flota lanera cantábrica de 1545 - 1551” la existencia en toda Cantabria de 15 naos y 20 galeones; de ello, 4 naos y 1 galeón estaban censados en el puerto de Castro⁹. El mismo autor, esta vez con documentos conservados en Simancas, registra para el año 1553, 6 galeones y 1 nao. Realmente una cifra de barcos para Castro muy grande si la comparamos con otras villas costeras vecinas, y con unas anotaciones técnicas muy interesantes: la nao “nueva de Juan de Sevilla de CL toneles; y los galeones de Martín de Olarte con CL toneles y dos cubiertas, el de Tristán de la Torre (XL toneles), García de Santa Clara (C toneles), Juan Abad de Cestona (C toneles) y el de Juan de Puerto (C toneles y dos cubiertas)”¹⁰. Estas, sin duda, serían las naves más grandes que llegaron a existir en Castro Urdiales. Muy posiblemente mercantes que raramente pasaban mucho tiempo en la concha castreña y que se mantenían en constante movimiento por diferentes latitudes y mares. A buen seguro se completarían con otras, las dominantes, bastante más pequeñas: Echavarría habla de la presencia a mediados del Quinientos de 34 naves entre zabras y pataches (¿pinazas?) dedicadas, según el momento y las circunstancias, al comercio de cabotaje (sobre todo de hierro), al corso y a las pesquerías de Irlanda¹¹.

Prácticamente todas las investigaciones y publicaciones aparecidas hasta ahora indican que la gran especialidad mercante de Castro estaba en sus pequeños y medianos, pero muy ágiles y extraordinariamente pilotados, barcos. Resulta una constante el comprobar cómo en las numerosas flotas de guerra formadas por la Monarquía a lo largo del siglo XVI, a las que obligatoriamente tenían que acudir según designación real los barcos del litoral cantábrico, los castreños acudían siempre con naves pequeñas y medianas. Podemos citar varios ejemplos. En las armadas formadas en el año 1577 las embarcaciones ligeras de Castro eran las encargadas de llevar aceleradamente el numerario y metales preciosos hasta Flandes¹². En la gran armada que salió para la Isla Tercera en

ayuntamiento de Castro licencias que desde inmemorial tiempo al presente ha dado y da por escrito...”.

Documento publicado por Garay (99), p. 178.

⁷Prada (enero, 99), p. 11.

⁸A.M.C.U., Libro del Concejo (1494-1512), leg. 21 - doc.1.

⁹Casado Soto (98), p. 182. Otras 25 naos y 17 galeones aparcan como pertenecientes a las villas de Vizcaya.

¹⁰Ibidem, p. 188 - apéndice.

¹¹Echavarría, ob. cit.

¹²Casado Soto (88), p. 38.

1583 estaban encuadrados “12 pataches de Castro Urdiales y Guipúzcoa”, y “otras 12 pinazas -zabras de Castro Urdiales” con una media de unos 40 toneles¹³. Unos años más tarde, en 1586 para engrosar el grueso de la armada real en dirección a Lisboa, se concentraron en el puerto de Castro 8 pataches y otras 8 zabras¹⁴.

Tanto Echavarría como Casado Soto han remarcado e incidido en esta participación castreña en las acciones militares, y siempre con veloces embarcaciones de pequeño y mediano porte. Eran las preferidas a la hora de actuar en operaciones urgentes y como rápidos barcos correo¹⁵. Está claro, como ya hemos indicado en varias ocasiones, que Castro desde finales del siglo XV había tendido a especializarse, en un intento de aguantar a los cambios que imponían los nuevos tiempos, en barcos de no muy grandes proporciones, los más aclimatados también a las características de su espacio portuario. Se matricularon algunos galeones, probablemente los que iban a las lejanas pesquerías de Terranova, cercanos a los 100 toneles; pero fueron escasos y casi de presencia anecdótica.

La flota de altura castreña, siempre formada básicamente por pinazas, zabras y pataches, conoció hasta aproximadamente 1570/80 una época de auge. Aunque, sin embargo, Castro ya no era una de las villas portuarias más activas y punteras del Cantábrico como en épocas medievales. Se había producido una gran reconversión: ahora dominaba la presencia de grandes naves debido a las necesidades comerciales del momento y al apoyo que, en función e intereses militares, prestaba a este tipo de grandes construcciones la Corona española.

Alcalá-Zamora, en un trabajo ya casi legendario, ha señalado que la marina del Norte peninsular, y en particular la de las Provincias Vascaas, creció espectacularmente durante los primeros 70 años del siglo XVI. Valga como referencia, que hacia 1504 el puerto de Bilbao contaba aproximadamente con una matrícula de 500 navíos y unas 25.000 toneladas. El tráfico a que se dedicaban era muy variado: cabotaje por toda la Cornisa cantábrica y Francia, viajes hasta Andalucía y Atlántico Norte y pesquerías bacaladeras y balleneras hasta Terranova. Una “enorme” flota; pero desbordada ya por las necesidades del tráfico marítimo interior, ultramarino y bélicas de una Corona metida en una desmedida política imperialista¹⁶.

En aquel activo mar Cantábrico Castro Urdiales era ya simplemente un “granito de arena”, y no el referente obligatorio del siglo XIII o XIV. Sin embargo, como decíamos, todavía conservaba una discreta flota comercial. Javier Echavarría, que tuvo la ocasión de repasar prácticamente todos los protocolos notariales del siglo XVI, señala la existencia de cerca de un millar de escrituras directamente relacionadas con este tema: seguros, fletes, marinería, armamento... Un señal inequívoca del peso que todavía tenía esta actividad transportista y comercial naval en la Villa. Mal que bien, el puerto de Castro se había adaptado a los nuevos tiempos. Su pequeña flota, rápida, ágil, y magníficamente tripulada por unos marinos con conocimientos técnicos y

¹³Ibidem, p. 49.

¹⁴Ibidem, p. 220.

¹⁵Ibidem.

¹⁶ Alcalá-Zamora (75).

habilidades heredados de siglos de esplendor, estaba conociendo el canto de cisne en aquel siglo expansivo que fue el XVI¹⁷.

Entre pataches, zabras y pinazas, a mediados de aquella centuria había en Castro 34 naves comerciales. Todas ellas, por su obligación de acudir en ayuda del Rey y por su coyuntural actividad corsaria, estaban muy artilladas en relación a su tamaño. El brillante Echavarría habla, siempre con los documentos en la mano, de barcos con entre 2 y 8 cañones abordo, tripulaciones medias entre los 20 y 30 hombres y con un radio de acción bastante considerable (Francia, Portugal y Canarias). Como veremos, 30 o 40 naves de aquel calibre eran muchas, pues prácticamente era el número que el puerto castreño podía albergar en aquellos momentos con unas mínimas garantías de seguridad.

Este pequeño respiro de la marina castreña pronto tuvo su final. Por un lado la desastrosa participación en la derrota de la Armada Invencible, acudiendo con 15 embarcaciones, y la terrible peste que asoló, empobreció y diezmo al vecindario hacia 1597, llevaron a la flota a su práctica aniquilación. Aquellos golpes mortales no fueron exclusivos de nuestra Villa; todo el Cantábrico vivió en los últimos años del siglo XVI una grave crisis náutica, cuyos efectos se verán diáfananamente en el XVII. Junto a los efectos del desastre con los ingleses, los acontecimientos bélicos de los Países Bajos acabaron por expulsar a las flotas hispanas de las rutas del Atlántico Norte. La crisis realmente era aún más compleja y menos puntual de lo que a simple vista puede parecer: la industria naval tuvo enormes problemas por la carencia de algunas materias primas básicas para los astilleros, convirtiendo a la construcción de los barcos del Cantábrico en cara y poco competitiva en comparación con la ya pujante potencia naval de holandeses y británicos.

En los años finales del siglo XVI y primeros del XVII no solamente se produce un fuerte colapso en la flota castreña, sino que también la propia construcción naval de cierto nivel desaparece. Hace ya años que esta situación fue puesta de relieve por Martínez Gaitán, al señalar que en San Vicente de la Barquera y Castro Urdiales,

“especialmente en lo que se refiere a la construcción naval, apenas si revelan actividad saliente, y aunque no puede dudarse que, dada la tradición cantábrica y las numerosas flotas pesqueras que poseían, se construirán en ellas naves de pequeño tonelaje, para nada suenan sus nombres en la fabricación de los grandes navíos de la época, ni en unidades sueltas, ni mucho menos en serie. Tampoco sus puertos son puntos de concentración ni afluencia de flotas, y quedan en realidad al margen del gran tráfico marítimo, lo mismo mercantil que oficial y militar. En cambio perduran sus actividades en las expediciones a Terranova a la pesca del bacalao, y acuden también a las pesquerías de Irlanda y del norte de África, conservando, además, sus equipos balleneros; y en estas manifestaciones exceden sin duda a Santander y Laredo, que también mantienen sus flotas pesqueras, pero inferiores a las de las otras dos villas”¹⁸.

¹⁷ Echavarría, ob. cit.

¹⁸ Martínez Gaitán (42), p. 6.

Sin embargo, todavía durante los primeros decenios del Seiscientos quedaban algunos destellos, los restos, de aquella flota de altura castreña. Javier Echavarría en un artículo de prensa publicado en el año 1898, y utilizando una vez más los Protocolos notariales, entonces depositados en el Archivo de Castro, nos habla de algunas naves castreñas formando parte de la flota que se organizó por las Cuatro Villas de la Costa en la junta celebrada en Bárcena de Cicero el 2 de octubre de 1618, respondiendo a una Orden Real: “Formaban en la flota, con el nombre de escuadra de las Cuatro Villas, seis galeones llamados *Santa Ana*, almirante, *San Francisco*, *Santa Catalina*, *Nuestra Señora de Atocha*, *San Agustín* y *Veracruz*. El almirante *Santa Ana* y otro de los galeones eran castreños, y castreña la gente de mar que les servía. Ambos fueron construidos y armados en Castro, en unión del patache *San José*, durante los años 1619 y 1620, por cuenta de los marineros también castreños, Don José de Mena, almirante real o general, de armada, y Don Gaspar de Carasa, a la sazón capitán de mar y guerra, y almirante pocos años después”¹⁹.

Eran los últimos estertores de la flota de altura y mercante de Castro Urdiales. A partir de mediados del siglo XVII la práctica totalidad de los documentos municipales consultados ponen de relieve la desaparición de barcos matriculados y con base en Castro dedicados al transporte de mercancías. Únicamente, y con muchas dificultades, sobrevivirá la flota pesquera, cada vez más artesanal y con embarcaciones en una constante tendencia de reducción de tamaño²⁰. Parecía que la “historia” volvía a repetir los cánones del siglo XV. A lo largo del Seiscientos de nuevo se produjo en el Cantábrico una concentración de la actividad comercial y mercantil sobreviviente: otra vez el gran ganador resultó ser el puerto de Bilbao, altamente fortalecido durante la crisis del siglo XVII frente a sus antiguas villas rivales y vecinas en los últimos tiempos medievales. Sólo Pasajes, San Sebastián y Santander seguirán manteniendo alguna actividad en este sentido; pero dependiendo claramente del puerto bilbaíno. El resto, desde Asturias a Fuenterrabía, pasaron definitivamente a ser exclusivamente puertos pesqueros.

Como ha señalado Alcalá-Zamora, la crisis náutica del XVII no fue sólo una crisis coyuntural, sino fuertemente estructural y de larga duración²¹. Es cierto que Bilbao salió muy fortalecida como villa mercantil y como puerto comercial; pero en el tráfico marítimo hispano cada vez fue más corriente la participación de barcos de pabellón extranjero, incluso en el propio comercio nacional que se sustentaba en el uso de las rutas marítimas. Alcalá-Zamora, tomando como referencia los años 1590 y 1850, ha podido comprobar cuantitativamente que la flota mercante española, con las lógicas pequeñas oscilaciones, casi no sufrió variaciones. Mientras tanto, Europa en su conjunto verá cuadruplicar prácticamente sus efectos navales.

Durante las tres o cuatro primeras décadas del siglo XVII, cuando desaparece la flota mercante castreña, los efectivos navales nacionales conocieron un descenso cifrado entre el 30 y el 40%. En el siglo siguiente, nunca de forma espectacular, se irán recuperando los efectivos, hasta llegar a igual las cotas del quinientos. Mientras, Castro era ya solamente una pequeña villa

¹⁹ Echavarría, Fray Verás, 1898.

²⁰ Tema que será desarrollado en el trabajo, ahora en curso, sobre la pesca en la villa de Castro Urdiales durante el Antiguo régimen.

²¹ Alcalá-Zamora, ob. cit.

pesquera y con multitud de problemas. Ahora bien, como es lógico, al puerto castreño siguieron acudiendo de vez en cuando barcos mercantes, nunca muy grandes, a realizar diferentes operaciones, la mayoría de las veces de simple cabotaje, o a veces a refugiarse puntualmente con ocasión de grandes y repentinos temporales..

Solamente a finales del siglo XIX y principios del XX será posible detectar un pequeño renacer de la marina mercante en Castro Urdiales. Surgió entonces una pequeña flota unida “al auge de las minas de hierro de la zona de Castro, la proliferación de cargaderos (...), y sobre todo la proximidad de Bilbao (...). La proyección bilbaína fue a más con la marcha del siglo y a la marcha de los negocios navieros de sello vizcaíno llegó a Castro”²². Aparecieron dos pequeños grupos navieros, el de “Portillo Ibáñez” y el de “Ocharan”, con barcos de propulsión mecánica comprados casi siempre de segunda mano en Inglaterra. Pero también este pequeño renacimiento tuvo un rápido final. A partir aproximadamente de 1925 desaparecieron los mercantes, y otra vez Castro Urdiales pasó a ser un puerto exclusivamente pesquero.

3. ESTRUCTURAS Y RECURSOS PORTUARIOS

Intentaremos ahora acercarnos a la pura realidad física y material del puerto de Castro Urdiales. Veremos, a través de la documentación al respecto encontrada, las obras realizadas, así como el conjunto de las dotaciones técnicas del Puerto. Pero antes de entrar directamente en materia, una vez más, se hace necesaria realizar una pequeña introducción, a modo de panorámica general, sobre cómo se construían los puertos en la época que tratamos y cuál era la realidad de las distintas villas costeras del Cantábrico. De otra manera, sería imposible calibrar y valorar al puerto castreño; nuestra “historia” cojearía sin encuadrar su realidad en un marco más amplio, y se quedaría en un simple ejercicio de erudición local.

3. 1. LOS PUERTOS EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Pocos son todavía los investigadores, y con ello las publicaciones, que han dedicado su labor al análisis de las infraestructuras portuarias del Antiguo Régimen desde una perspectiva de la historia de la técnica. Muy probablemente uno de los intentos más serios llevados en esta dirección es el de los profesores Aramburu-Zabala y Alonso²³. De sus apreciaciones se desprende que para entender los cambios portuarios producidos a partir del siglo XVI hay que contar, de salida, con la particular importancia técnica de dos hechos: por una parte, el aumento que se estaba produciendo en el volumen y tamaño de los navíos comerciales y armados; y, por otra, la disposición dictada por el Emperador el 19 de enero de 1540 por la que se impedía salir hacia Flandes a flotas de menos de 4 o 5 unidades y con menos de 200 toneladas. Poco después, en 1552 se matizó aún más la orden, consignando flotas de 24 a 30 navíos, aunque rebajando el tonelaje.

²² González Echegaray, R. (68), p. 307.

²³ Aramburu-Zabala y Alonso (94).

Estos hechos implicaban que únicamente podían prosperar aquellos puertos capaces de acoger tanto a grandes barcos como a flotas reunidas en un momento concreto. Y, también, que los que no pudieran hacerlo fueran siendo eliminados como puntos clave en el tráfico con el norte de Europa, especialmente en el entonces importantísimo comercio de lana castellana. De hecho, a partir de comienzos del siglo XVI se vio palpablemente que el comercio se concentraba en algunos grandes y bien dotados puertos, mientras que el resto entraba en una decadencia, que en el siglo siguiente fue prácticamente completa. En palabras de Aramburu-Zabala y Alonso, “El relativo equilibrio que podían mantener los distintos puertos del Cantábrico a fines de la Edad Media se ve así alterado, marcándose una diferencia radical entre grandes y pequeños puertos”²⁴.

Otro hecho habrá que tener muy presente, y más en el caso de Castro Urdiales, anunciado ya en la Edad Media, a la hora de entender el por qué de muchas de las obras, y hasta la propia configuración de los puertos: la componente estrictamente militar. En este sentido es muy visible en bastantes casos que a lo largo de este período muchas villas costeras fueron contempladas como plazas fuertes muy fortificadas y defendidas por tierra y mar. En muchos puertos hubo una clarísima preocupación y obsesión por los posibles ataques y asaltos de las escuadras navales enemigas. Para intentar evitarlo se hicieron muchas obras, que indudablemente de “rebote” supusieron una mejora de la infraestructura portuaria.

A partir del siglo XVI será muy común la aparición de obras y ampliaciones en diversos puntos costeros. Pero, a pesar de ello, muchas villas del litoral siguieron careciendo de muelles, y tuvieron que seguir utilizando las riberas y playas como los puntos más habituales de carga y descarga. Para hacernos una idea rápida del nivel de desarrollo de la técnica portuaria en la primera mitad del siglo XVI no hay más que repasar algunos de los pocos tratados que al respecto se elaboraron. Casi todos ellos hacían una simplísima clasificación portuaria, distinguiendo entre “barras”, “bahías” y “playas”. Estos últimos lógicamente eran sencillas zonas arenosas de la costa; las barras, las lenguas que en las salidas de las rías se introducían en la mar; y, por último, para los tratadistas de la época todo lo demás eran bahías.

Ahora bien, como ya sabemos, el gran problema que se planteó desde finales del siglo XV es que la mejora del trabajo en los astilleros dio lugar a barcos cada vez más voluminosos, más artillados y con arboladuras más poderosas. Tendencia que obligó a buscar zonas de recalada y fondeo con un mayor calado, emplazando las instalaciones portuarias en lugares más próximos a la mar abierta. Sin embargo, un pequeño contacto con la arqueología marítima nos va a descubrir una realidad, en un principio, sobre todo desde nuestra óptica actual, sorprendente: a lo largo del siglo XVI muy pocos eran los puertos cantábricos que contaban con diques de abrigo y escolleras de cierta entidad. Todavía lo más normal era luchar contra el oleaje e inclemencias del tiempo valiéndose de los fondeaderos naturales. Los muelles, que existían como veremos, ciertamente eran muy pequeños y poco numerosos, siendo todavía muy habitual cargar y descargar mercancías desde los barcos en playas y riberas. Aún constituía una imagen habitual la presencia de rudimentarios sistemas de pantalanés de madera en las operaciones de estiba. Lo mismo prácticamente podemos decir de las ayudas que los navegantes tenían a la hora de acceder y acercarse a un puerto: escasísimas luces, faros y señales. Probablemente en esta última cuestión el

²⁴ Ibidem.

avance más evidente fue el de la paulatina cartografiación de las costas a instancias de los intereses logísticos y militares de la Corona. Empezaron a aparecer mapas de la costa y de los puertos, y con ello una gran ayuda para los navegantes.

En general, si queremos hacer una clasificación, o tipificación, de los puertos cantábricos en estos siglos, y con una perspectiva algo más científica que la realizada por los tratadistas de entonces, podríamos hablar de los puertos de carácter fluvial y de los enclavados en bahías naturales. Dentro de los primeros, no cabe duda que en los siglos XVI y XVII el más importante en todos los sentidos era el de Bilbao. En éste, y en otros más alejados de nuestra zona geográfica de análisis, se notó claramente una propensión consistente en trasladar la actividad portuaria cada vez más hacia la desembocadura de la ría. De ahí el desarrollo portuario de Deusto y Portugalete; buscando siempre zonas de más calado para unas naves con un tamaño en crecimiento. Por lo que respecta a los puertos insertos en las bahías también podemos extender y desarrollar más la clasificación, contemplando dos realidades diferentes: los situados en el interior de las ensenadas, y los puertos cuyo poblado se situaba al abrigo de una pequeña península. Los primeros, caso de Pasajes o Fuenterrabía, al estar más protegidos por el medio natural siempre necesitaron de unas construcciones y obras artificiales menos numerosas. Los segundos, por ejemplo, Laredo, San Sebastián, Santoña y el propio de Castro Urdiales, tenían sus instalaciones al socaire de un promontorio o península, y pronto se notará en casi todos ellos una tendencia a construir pequeños espigones y diques de abrigo, a veces para cerrar la penetración de las arenas de alguna cercana playa, creando todavía minúsculas dársenas. Las obras adquirieron una configuración a modo de tenaza con dos brazos (muelles) que dejaban un pequeño espacio abierto en el medio. Parece que los diseñadores quisieron imitar el modelo clásico del puerto romano de Ostia, pues los brazos se levantaban con los bordes en talud a fin de resistir mejor el empuje de las olas.

Como hemos adelantado, poco es lo que sabemos de las técnicas portuarias. Y es que todavía los estudios arqueológicos necesarios en la mayoría de los casos están por hacer. Pero todo parece indicar que la mayor parte de las obras portuarias fueron responsabilidad de dos tipos de personajes: los canteros y los ingenieros militares. Ambos dejaron su sello en las obras. Los canteros eran los mismos artesanos que levantaban iglesias y erigían puentes para cruzar ríos; así que buena parte de la técnica utilizada en estas construcciones fueron trasladadas a las obras portuarias. También parece que los primeros canteros en hacer obras en los puertos fueron los vascos entre los años finales del siglo XV y primeros del XVI, aunque luego muy rápidamente los de origen cántabro se convirtieron también en consumados especialistas por todas las villas costeras.

Los canteros, por tradición heredada del Medioevo, comenzaron haciendo muelles con una técnica bastante simple: primero hacían la cimentación y luego colocaban los sillares. Pero una cosa era levantar una iglesia o un puente, y una muy distinta un muelle. Aquí los viejos sistemas empleados para colocar los cimientos solían fallar a causa sobre todo de la acción de las mareas. Los canteros generalmente trabajaban en dos grupos: uno preparaba y labraba los sillares, unas veces en la misma cantera y otras en las cercanías del puerto²⁵; mientras que el otro colocaba las

²⁵ En Castro Urdiales todavía hoy en día, muy cerca del puerto, se encuentra una pequeña cala denominada de “los Canteros”, que a buen seguro era el lugar en el que durante siglos trabajaron aquellos artesanos.

piedras, formando la ripia, disponiendo el mortero y cuidando de que los bloques más grandes asentarán en los cimientos. En general, a pesar de que las primeras hiladas eran de tamaño más grande, los muelles del Cantábrico contruidos por aquellos primeros canteros se hicieron a base de pequeños bloques sillares a modo de forro externo. Por desconocimiento a la hora de identificar exactamente el suelo marino se valieron de una cimentación superficial sin profundización. También es interesante no peder de vista que las obras siempre fueron responsabilidad directa de los Ayuntamientos, y solamente algunas veces durante el siglo XVI supervisadas por enviados de la Corte.

Entretanto, en Francia, con la participación e implicación directa de la Corona, se empezó a planificar las obras portuarias de otra manera²⁶: aplicaban sillares mucho más grandes, y un método de cimentación desarrollado a base de emparrillados de madera con masa de hormigón. Casi seguro que por influencia de la técnica gala, en el Cantábrico muy a finales del siglo XVI y a lo largo del siguiente los ingenieros militares lograron introducir la basa con pilotes clavados en el subsuelo, con lo que la resistencia de las obras mejoró notablemente.

3. 2. LA FIEBRE DE LOS MUELLES EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

Volviendo un poco cronológicamente atrás, en buena parte de las villas costeras cantábricas puede apreciarse que desde finales del siglo XV y primeras décadas del XVI se empezaron a realizar, nunca a gran escala, abundantísimas obras en sus puertos. Por señalar los casos más sobresalientes y destacados, todos cercanos a la villa de Castro Urdiales, podemos citar algunos ejemplos. En Rentería y San Sebastián ya se estaban realizando construcciones hacia el año 1495. En Fuenterrabía abundaron las obras a lo largo de las cuatro primeras décadas del siglo XVI. Martín Larraondoguno construyó un muelle en Guetaria entre los años 1538 y 1541. El gran maestro cantero Juan Ugarte de Belsua, que también hizo muchas obras en la actual Cantabria, estuvo trabajando activamente en los primeros años del Quinientos en el puerto de Bermeo²⁷. Portugalete realizó importantes trabajos en los años 1502, 1534 y 1558. Las construcciones fueron también muy abundantes en Bilbao, culminadas con el gran muelle del Arenal en el año 1555²⁸. Santander, uno de los puertos con mejor infraestructura desde tiempos atrás, acometió obras importantes entre los años 1545 y 1560, con canteros y arquitectos tan afamados como el vasco Juan Ugarte de Belsua o el cántabro Juan de Rasines. Colindres eclosionó como puerto a partir de 1534, cuando construye su primer puente y par de muelles. Y, por hablar de un último caso, también Laredo desde finales del XV se obsesionó por hacer muelles con los que evitar la entrada de arena para que su dársena siguiera siendo un centro destacado en la acogida de navíos mercantes²⁹.

²⁶ A raíz de las obras ejecutadas en el año 1556 en el puerto de Le Havre.

²⁷ Rivera Medina (97). Hasta aproximadamente 1480/90 el puerto bermeano estaba en estado casi natural.

²⁸ Véase Ciriquiain Gaiztarro (86).

²⁹ Aramburu-Zabala y Alonso, ob. cit.

En fin, lo que parece muy claro es que finalizando el siglo XV y primera mitad del XVI comenzó en todo el mundo cantábrico un proceso muy numeroso de obras artificiales tendentes a mejorar las infraestructuras de los puertos, casi siempre hasta entonces puramente naturales. Abundantes construcciones, fenómeno desconocido hasta entonces, que por una parte es la prueba de progresos técnicos, tanto desde la perspectiva arquitectónica como de la puramente naval, y por otra evidencia asimismo el interés de los poderes públicos, los ayuntamientos y consulados impulsados por la Monarquía, por desarrollar aquella entonces floreciente realidad náutica y comercial del Cantábrico.

3. 3. LAS OBRAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

El puerto de Castro Urdiales finalizando el siglo XV seguía estando abrumadoramente dominado por los elementos naturales. Es verdad que contaba ya con un muelle o cay en Santa Ana, y que algunas construcciones se habían emprendido alrededor sobre todo de las casas-torres existentes en el puerto; pero los Peñones y las Yemas, en las que ya existían pequeñas construcciones portuarias desde el siglo XV, eran aún su razón de ser, y en definitiva su mejor infraestructura. Los documentos municipales revelan bien a las claras que desde entonces el Concejo o Ayuntamiento comenzó a absorber cada vez más todo lo que tuviera que ver con el mundo portuario. Bien podríamos decir que a partir de 1490 el espacio portuario, hasta entonces en buena parte en manos particulares, se municipalizó y entró a formar parte de los que hoy llamaríamos “sector público”³⁰. Desde entonces el Concejo será el encargado de cuidar, construir, arreglar, reparar y legislar todo lo que tuviese que ver con el puerto, dejando en manos de la Cofradía de San Andrés exclusivamente las actividades directamente pesqueras. Ya lo veremos, para ello se valió de un aparto fiscal que ahora comenzó también a desarrollar.

El Ayuntamiento castreño, siempre con el beneplácito de los monarcas, empezó muy pronto a manifestar un creciente interés por realizar obras de mejora en su puerto. Parece que primero comenzó por acometer labores, con la construcción de pequeñas paredes y muelles, en las inmediaciones de la plaza en que durante siglos se erigió el edificio del Consistorio. A este respecto sabemos que ya en el año 1498 había comprado algunas propiedades particulares junto a la fuente y entrante de Melida, posiblemente guiado por la intención de ir haciéndose con el control de todos los alrededores y riberas del puerto³¹. A los pocos años, en 1508, emprendió obras y un muelle en la ribera de la Plaza principal, pues conocemos que compró a Juan de La Rea y a Lope de Arenillas “(...) *doscientas cargas de cal buena e marchante que abys menester para las hobras del cay de la plaça e de la puente que el Conçejo ha de fazer debaxo de la casa de Juan de Otañes*”³². Aquellas obras debieron durar hasta por lo menos el año 1511, puesto que en ese momento el Ayuntamiento efectuaba diferentes pagos al “*maestro del cay*”³³.

³⁰ Política que ocasionó al Concejo castreño algunos graves problemas y enfrenamientos, como el pelito que sostuvo con el mayorazgo de los Solórzano en 1534, al reclamar la antigua familia banderiza por los perjuicios que había recibido en las Ymeas después de la construcción de los muelles, A.M.C.U., Leg. 47-2.

³¹ A.M.C.U., Libro del Concejo (1494-1522), Leg. 21, doc. 1, 23 de mayo de 1498.

³² Ibidem, “Carta de obligación de la cal para las obras del Concejo”, 1 de mayo de 1508.

³³ Ibidem, cuentas del año 1511.

A lo largo de los primeros años del siglo XVI el Ayuntamiento, en manos en buena medida, no lo olvidemos, sobre todo de los agentes de la burguesía transportista dueña de barcos, pero también con una buena representación de la Cofradía de mareantes y pescadores, estaba prácticamente juramentado para no quedarse atrás en la carrera que en todo el Cantábrico se estaba produciendo por mejorar las dotaciones portuarias. Había que proteger a la muy numerosa flota de pequeños barcos de bajura, y a la vez garantizar la seguridad de las naves mercantes en progresivo aumento de tamaño. En Castro se juzga claro que después del Cay de Santa Ana la primera intención municipal fue la de ir construyendo muros hasta lograr un seguro muelle, tanto para los barcos como por seguridad de los edificios contiguos, en las proximidades comprendidas entre las Peñas Ymeas/Perpetril/Torre de Otañes y la entrada de Melida.

Sin embargo, cuando ya casi se había conseguido totalmente cerrar toda la ribera de la Plaza del Ayuntamiento, formando una especie de primera dársena con el brazo natural de las Ymeas en donde se guarecían todas las pequeñas embarcaciones de pesca, algunos barcos mercantes y pinazas pesqueras con mal tiempo, empezó a fallar el viejo muelle de Santa Ana. Los repetidos temporales y embates de la mar habían resquebrajado el primer gran muelle medieval de Castro; aunque a buen seguro también eran los efectos de una construcción técnicamente mal ejecutada y deficiente tanto en diseño, cimentación como en materiales utilizados. Lo cierto es que hacia el año 1510 el agua penetraba con mucha facilidad, especialmente por la conocida popularmente como “grieta mayor” entre el canto actual del faro y siguiente roca, haciendo peligrar gravemente a los barcos fondeados en la Concha y proximidades del peñón de Santa Ana. Incluso ahora se hacía todavía más evidente el peligro de que la mar azotase los muros y casas en el interior de la propia dársena, sólo todavía abrigada por las peñas Ymeas, y que la resaca hiciera muy peligrosa el amarre de todo tipo de embarcaciones.

El Concejo castreño quiso atajar drásticamente todos aquellos problemas, que recordemos una vez más, no sólo ocasionaba continuas desgracias a su flota y edificios, sino que podía acabar con la fama de buen puerto que la Villa había gozado desde tiempos medievales, y más ahora que se estaban produciendo profundas mutaciones en la tipología naval. La solución pasaba por reparar el Cay de Santa Ana y, sobre todo, por construir dos muelles con disposición de tenaza que definitivamente dieran abrigo a la dársena e inmediaciones de la Casa del Concejo.

El cay y contracay en terminología de la época, o muelle norte y sur de lo que hoy en día se considera el puerto viejo de Castro Urdiales, debió comenzar a construirse en el año 1512. A decir de los vecinos de Lequeitio, en el mes de mayo de 1512 todavía no habían sido iniciadas las obras portuarias, pues en aquellas fechas algunos visitaron comisionados la Villa a fin de recabar información para hacer ellos también un muelle y recaudar fondos al modo en que lo hacían los castreños: “(...) y agora se manda dar carta commo la que se dio a Castro de Urdiales, y tal/carta nunca se dio a la villa de Castro porque en ella *no ay molle nin naça*”³⁴.

³⁴ Fernández, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (92), “Expediente movido a instancia de la villa de Lequeitio por el que se le autoriza a poner un impuesto extraordinario sobre el tránsito de mercancías con el fin de financiar la reparación y posterior mantenimiento de sus instalaciones portuarias”, 1505 diciembre 11 – 1516 enero 27, A.M.L., Reg. 16, nº 12, p. 638.

Sin embargo, un mes antes se pregonaron por todos los puertos del Cantábrico las “condiciones del remate de las sisas sobre las mercancías que entran y salen del Puerto de Castro Urdiales” para el “Cay en esta villa de Castro de Urdiales”³⁵. Se estableció un sistema de recaudación fiscal que gravaba todas las cargas y descargas “(...) en esta villa o en la concha della, de nao a nao o de nao a pinaça o vatel, o que se traxiere a/esta concha para los vesinos desta villa en sus propias naos o en otras/ que trayan afleytadas para llebar al Canto o a irlanda, aunque non/lo descargue, pague...”³⁶

Las obras de los muelles seguramente comenzaron en el mes de julio o en el de agosto de 1512, aprovechando la bonanza del verano, y continuaron, dada su envergadura, hasta el año 1528³⁷. En un privilegio fechado en el mes de enero de 1528, por el que el Concejo solicitaba un bien de “propios” para sufragar en parte los cuantiosos gastos de la obra, se decía: “(...) por quanto por parte de Vos el concejo justicia y regidores e omes hijos dalgo de la villa de Castro de Urdiales me fue fecha relación por una petición diciendo que la dicha villa tiene fecho un cay e contra cay en medio de la concha de la dha villa para el reparo y gobierno de las naos e fustas e mercaderías que a ella vienen, e que ha costado el dicho edificio más de catorce mill ducados”³⁸. Es muy posible también que en la construcción castreña trabajaran canteros vizcaínos, los entonces más acreditados en estas tareas, pues en las pujas que se hicieron para las obras que se iban a realizar en el puerto de Santander se indicaba en el año 1551: “Los primeros en pujar fueron Beltrán de Goicoechea y Joanes de Basayaz, vecinos de Castro Urdiales y citados como *maestros de obras de muelles*, tal vez del propio muelle de Castro Urdiales. Eran iletrados, pues sabemos que no sabían firmar”³⁹.

Los castreños tenían ya una magnífica dársena, casi perfectamante protegida por dos muelles de piedra sillar, muy bien apuntalados en las rocas allí existentes, y con una enorme ventaja con respecto a otros puertos (caso por ejemplo de Laredo): no había grandes arenas y playas cercanas (en la zona del entrante de Melida y en el Sable, cerca del Ayuntamiento, había arenas, pero eran pequeños y habían quedado muy controlados en el interior de la Dársena) y por ello el peligro de que la bocana del puerto se cegara quedaba resuelto. Pero mediada la denturia del XVI aún tenían una asignatura pendiente para acabar de finalizar el grueso de sus obras en el puerto: reconstruir el viejo Cay de Santa Ana. Con todo, el cambio de coyuntura económica, con los inicios de serias dificultades financieras y demográficas impedirán al final la consecución de aquel reto. Así, y es todo un significativo síntoma, las actas municipales del año 1560 están plagadas de quejas y lamentos por las contrariedades financieras del Concejo, por la disminución del número de vecinos y las muertes provocadas por las levas de marinería, a la vez que recogen con gran espanto el derrumbe de un gran pedazo del muelle de Santa Ana durante los temporales invernales, especialmente duros aquel año⁴⁰.

³⁵ Ibidem, A.M.L., Reg. 16, nº 13, 18 de abril de 1512, pp. 720-724.

³⁶ Ibidem, p. 721.

³⁷ Garay, La Ilustración, marzo de 1999, p. 5. En enero de 1520 y durante casi todo el año de 1522 las cuentas municipales consignaban, sin mencionar su nombre, pagos al “maestro del cay”, A.M.C.U., Libro del Concejo (1494-1522), Leg. 21, doc. 1

³⁸ A.M.C.U., “Nuevo y viejo arancel de los drós de carga y descarga de géneros...”, 33-5.

³⁹ Aramburu-Zabala y Alonso, ob. cit., p. 38.

⁴⁰ A.M.C.U., Libro de Concejo (1560-1564), Leg. 33, doc.6.

Sin embargo, pese a la juventud de los muelles castreños sabemos que ya en el año 1587 necesitaban urgentemente de reparos y arreglos. “*En la dicha villa avía puerto muy bueno y susrsidero (...) para yr a la villa de Bilbao y St. Sebastián como para otras partes, y para guarda y conservación del dcho puerto estaban hechos unos cays y muelles de piedra grande de sillería*”⁴¹, pero era imprescindible invertir más de 8000 ducados en reparos por los daños que la mar había provocado en ellos y en el castillo⁴².

A pesar de los malos tiempos, de las dificultades anunciadas por los cordones sanitarios montados por la Villa desde el año 1577 en un intento, al final baldío, de impedir la llegada de la peste⁴³, el Ayuntamiento acometió en el año 1594 otra importante obra portuaria. Pero esta vez fuera del espacio urbano, en el lugar de Arenillas, dentro de su jurisdicción. Nicolás de Hazas hacía las trazas del diseño y el maestro cantero Juan de Hontañón ejecutaba las obras del puerto de Arenillas, y además una calzada para unir la Villa con Oriñón. Sin duda, aquella tardía obra de Arenillas evidencia el interés del Concejo por controlar una importante fuente de ingresos de cara a unas depauperadas arcas municipales: la entrada de la ría de Oriñón. Allí señoreaban los castreños la propiedad de un gran molino harinero de marea, el paso de la “barca de Oriñón” y el control fiscal de la llegada de vena de Somorrostro en dirección a las ferrerías del Valle de Guriezo y la salida del hierro producido en pinazas y pataches.

Los últimos años del siglo fueron duros, muy dramáticos, para la villa de Castro. Incendios, pestes, muertes, desastres navales en la guerra, despoblación, y, por si fuera poco, tremendos destrozos de la mar. Una especie de ola gigante arrasó en el año 1595 buena parte de las casas que rodeaban a la plaza de Ayuntamiento, ocasionando, además de numerosas muertes, serios estragos en el puerto. Sólo cinco años después, en enero de 1600, sobrevino otra gran catástrofe: “*(...) una tormenta muy grande de viento y mar, de tal manera que había subido tan alta que había bajado por la talaya a la plaza, y por las calles, derribando las puertas del castillo y algunas almenas (...), cosa que nunca se había visto, lo qual había hecho mucho daño y estrago en los cays y muelles que llamaban de Santana que era para el rreparo de la concha del puerto de la dcha villa, a cuya causa había dañado la mar a los que estaban dentro de las murallas, y a la dcha villa, que tenían para el albergue y rreparo de los navíos y barcos, y arruynó otros muelles y casas particulares, y había anegado un navío que se alló en la costa (...), y la puente por donde yban a bilbao que era muy importante de tal manera que sólo el daño de los dichos muelles por ser tan grandes costaría el hacerse y repararse más de diez y seys mill ducados*”⁴⁴.

Tan tremebundos daños, que dejaron tambaleantes a los restos del cay de Santa Ana y tocados seriamente a los muelles nuevos, trataron rápidamente de remediarse con la contratación de grandes cuadrillas de canteros. La dirección de las obras corrió a cargo de los maestros Juanes de Lizalde, Juan Ruíz de Cabanzo y Ortuño Pérez de Zárraga.

⁴¹ Aramburu-Zabala y Alonso, ob. cit, p. 57, documentación de origen notarial.

⁴² Ibidem.

⁴³ A.M.C.U., Actas y decretos, L. 30.

⁴⁴ Documento citado en la obra de Aramburu-Zabala y Alonso, ob. cit.

Adelantadas las obras, habiendo gastado el Concejo grandes sumas de numerario en “grúas, maromas, barcas, tinajas y martillos, piedra y otros pertrechos y materiales, y teniendo hecha la mayor parte de la dicha obra sobrevino una noche una tan recia tormenta en la mar que se abía llevado todo lo que estaba edificado y reparado del dicho muelle” en el año 1602⁴⁵. Asustados, desanimados, los maestros, a pesar del pleito interpuesto por la Villa, abandonaron las obras.

Aquel desastre trajo al final una novedad en la historia técnica del puerto castreño: la llegada de los ingenieros militares enviados por la Corona. El general don Francisco de Acebedo, don Diego de Guzmán y el ingeniero mayor don Jerónimo de Soto estudiaron la situación, emitieron prolijos informes y al final ordenaron de nuevo la subasta de las obras⁴⁶. Dejaron, como insistiremos más tarde sobre ello, una importante impronta militar en el puerto.

Sin embargo, las desgracias parecían encadenarse sin reposo. Otra vez a comienzos del año 1610 una fuerte tormenta se llevó un nuevo trozo de gran tamaño del muelle de Santa Ana⁴⁷. La vieja protección que acentuaba el refugio que los Peñones daban a la Concha estaba a punto de desaparecer, al derrumbarse los muros que cerraban los viejos arcos, impidiendo la posibilidad de fondeo a los barcos de mayor tonelaje. En agosto del mismo año el Ayuntamiento manifestaba que carecía de fondos con los que reparar el maltrecho muelle de Santa Ana⁴⁸.

Si difícil era, con los medios técnicos entonces existentes, construir y mantener muelles en el Cantábrico, más aún en Castro Urdiales, debido a las especiales características de su abierta costa a la mar. Las obras requerían de muchos cuidados, con crecidos y continuados gastos, y que precisamente en el depresivo siglo XVII no podía soportar el Ayuntamiento con garantías. Significativo es en este sentido el intento castreño por doblar el derecho de “Cayaxe” en el año 1611; única forma de afrontar los destrozos de sus muelles, tal como manifestaba el Procurador General: “(...)que ya sabían y veían por vista ocular en como del muelle que está junto a la ermita de Santa Ana este yvierno avía derrocado y llevado la mar mucha parte del, y se temían que la primera tormenta y mar grande que viniere la acavaría de derrocar y llevar todo. Y que si ansy fuese, sería de muy grande daño y ruina para esta villa y para todas las naves y navíos que a ella llegasen porque no podrían reparar en ella”⁴⁹.

Conservar el “rompeolas” de Santa Ana era vital para la vida comercial. Por ello los ediles castreños no tuvieron más remedio que contraer un censo en el mismo año de 1611 por 360 ducados con el convento de Santa Clara, para así intentar urgentemente una reparación y buscar un maestro capaz de ello⁵⁰. Era todo tan apremiante que incluso el Concejo pidió permiso al Obispado para que los canteros pudieran trabajar en las obras de Santa Ana en días festivos⁵¹. Fueron contratados los maestros canteros de la “Junta de Ribamontan” Francisco de la Mier y Miguel de

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ A.M.C.U., L. Actas (1610-1615), 25-1, 28 de agosto de 1610.

⁴⁹ Ibidem, 20 de enero de 1611.

⁵⁰ Ibidem, 5 de julio de 1611.

⁵¹ Ibidem, 30 de julio de 1611.

Noval⁵²; quienes rápidamente emprendieron los arreglos, finalizando la obra general en el mes de septiembre de 1612⁵³.

A partir de entonces, durante el resto del siglo XVII todas las acciones municipales en cuestión portuaria se podrían resumir en la siguiente expresión: “un continuo parcheo”. Seguirán intentando que no cayera lo poco que quedaba del Cay de Santa Ana, arreglando los paredones cercanos al edificio consistorial, y reparando constantemente el muelle y contramuelle de la dársena. Únicamente, si hemos de contemplar alguna obra que supusiera mejorar las infraestructuras portuarias, se podría hablar de la construcción de paredones para proteger la Calle de la Mar y de pequeños malecones en la zona de “La Cuevas”⁵⁴, realizados con el fin de asegurar el paso del camino que iba hasta Urdiales.

Hagamos un repaso de todo ello. En el año 1616 se cayó la punta del muelle, para cuyo remedio el Concejo tuvo que pagar 3.366 maravedíes, a la vez que acababa de liquidar la deuda por el “*reparo del embarcadero de Oriñón*”⁵⁵. Dos años después hubo que pagar más de 5000 maravedíes a varios carreteros de Sámano por “*La piedra y tierra que fue necesaria para cerrar y terraplenar el camino y calzada de las Quevas que la tormenta de la mar al principio del año avía desbaratado*”⁵⁶. Las cuentas de 1620 ponen de relieve una año otra vez especialmente duro: 45.764 mrs. salieron para el “*pago a Francisco de Amo, maestro de cantería vecino de la villa de Laredo y morador en Pereda por (...) el reparo que el dicho Año hizo en el muelle que llaman de Lope Otañez, que la tormenta y temporal del mar llevó y derribó, a cuya causa vino a quedar la calle de la mar y casas de ella en muy grande peligro y a punto de derribar*”⁵⁷; se pregonó urgentemente en tierras de Vizcaya y Trasmiera el anuncio para el remate de la “*fábrica de los muelles de Santa Ana*”⁵⁸; y, además, se desembolsaron casi 2000 mrs. a “*Francisco del Campo, maestro cantero vecino de esta dicha villa por tantos que hubo de hazer por el reparo que hizo en la pared de la calle de la Plazuela della por averla por sus cimientos comenzado a la minar la mar*”⁵⁹.

La tercera década del siglo XVII comenzó con una nueva visita de los ingenieros militares enviados desde la Corte, que si bien llegaron sobre todo por “(...) el arreglo del castillo de esta villa que por su antigüedad estava arruinado”⁶⁰, otra vez intervendrán en las obras de reconstrucción de todo el entramado y alrededores del puerto. Ahora la principal responsabilidad cayó en el viejo

⁵² Ibidem, 8 de agosto de 1611, Asiento y concierto con los maestros canteros del muelle de Santa Ana.

⁵³ Ibidem, 22 de septiembre de 1612.

⁵⁴ Sobre este muelle de Las Cuevas dice L. Prada: “Camino de Urdiales se hizo este muelle en Las Cuevas, se refiere a un muro y relleno sobre un entrante de la costa que había en ese lugar. Ese sitio también se conoció por Los Hierros debido a la barandilla del muro y de la escalera que descendía a un pedregal, muy aprovechado por los recogedores de algas, ahora desaparecido bajo el arenal artificial de la playa de Ostende y un jardín con aparcamiento en el paseo junto al mar”, La Ilustración de Castro, junio de 2000.

⁵⁵ Obras comenzadas en 1615.

⁵⁶ Ibidem, cuentas, año 1617.

⁵⁷ Ibidem, cuentas, año 1620.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Ibidem, cuentas, año 1621.

conocido don Jerónimo de Soto. El militar visitó los muelles, realizó numerosas trazas y proyectos, e incluso visitó personalmente las canteras para seleccionar las piedras que habían de emplearse⁶¹.

Detrás de Jerónimo de Soto se perfilaba todo un monumental plan de restauración para el puerto castreño. Sin embargo no se han conservado documentos en el Archivo Municipal, o quizá no hemos sido capaces de dar con ellos, lo que hace pensar que todo aquel proyecto se quedó sólo en una tentativa, y que la falta de fondos en las arcas municipales impidió la realización de tan monumental obra de recuperación. Los pocos documentos encontrados, casi todos provenientes de las cuentas del Concejo, parecen dejar traslucir pequeñas obras portuarias y sobre todo una reconstrucción fundamentalmente de corte militar y defensiva, tal como sería el arreglo del destartado castillo.

1633 y 1634 resultaron ser años también catastróficos, con grandes temporales y azote continuado de la mar, manifestando el Ayuntamiento que “(...) *an desecho mucha parte del muelle que llaman de Lope Otañes y amenaza lo que queda de caerse y derribar todas las casas que están de frente y encima de los dichos muelles y entrar la mar por dentro de la villa*”⁶². Se derrumbó la parte final del muelle norte, llevándose la garita de vigilancia militar allí ubicada⁶³. Al año siguiente se realizó una obra de recuperación, muy parcial, a cargo del maestro arquitecto Domingo Vélez⁶⁴.

Prácticamente dos décadas más tarde, en el año 1652, volvieron a repetirse intensamente las sacudidas de la mar. Esta vez el resultado fue la caída del paredón de Las Cuevas, corte del inmediato camino real, la rotura por varios sitios del muelle de Lope Otañes y el hundimiento de las cabeceras del muelle y contramuelle en las cercanías de la Dársena⁶⁵.

Por si los estragos causados por la mar fuesen pocos, en los años sesenta las intalaciones y muelles castreños iban a sufrir un nuevo acoso, aunque esta vez provocado por la mano del hombre: en el año 1663 las actas concejiles señalan con horror la invasión de decenas de carros y carretas llegadas con hierro desde las herrerías del Valle de Otañes y Sámano. Sus poderosas y cortantes llantas de hierro, con el continuo ir y venir, estaban destrozando los caminos y todo el empedrado del puerto⁶⁶. Especialmente dañado estaban entonces “*los muelles que están debajo de la casa de D. Diego Nicolás*”⁶⁷. Los temporales recrudecieron su furia en 1665, volviendo a dejar mal parado

⁶¹El escritor y especialista en temas castreños Luciano Prada apunta que “Los Muelles de la Concha, que debieron existir desde muy antiguo, todo es de caliza y la materia prima, como para casi todo el Castro antiguo, salió del propio suelo y canteras de la Colina de Luchana y los Huertos, ahora allanadas y desaparecidas bajo los edificios y que fueron sustituidas, ya en el siglo XIX, por la llamada Cantera de Berastaín en la Peña del Cuco, en Urdiales”, La Ilustración de Castro, junio de 1996.

⁶² A.M.C.U., Actas y decretos (1632-1637), 28-1, Ayunt., 1 de julio de 1634.

⁶³ Ibidem, Ayunt., 4 de julio de 1634.

⁶⁴ Ibidem, Ayunt., 20 de marzo de 1635.

⁶⁵ A.M.C.U., Decretos (1651-1655), Ayunt., 6 de julio de 1652.

⁶⁶ A.M.C.U., Decretos (1663), 29-2, Ayunt., 9 de enero y 30 de junio de 1663.

⁶⁷ Ibidem, Ayunt., 2 de octubre de 1663.

al muelle principal y a la plataforma de Las Cuevas⁶⁸. De su reparación se encargó esta vez el maestro cantero Francisco de Villanueva⁶⁹.

Pero poco duró el arreglo, pues una vez más en el año 1668 las cabezas de los dos muelles del puerto estaban totalmente demolidas⁷⁰. Las cuentas municipales de 1670 registran el pago de 56.286 mrs. a “*Pedro y Diego Rego de Mioño, maestros canteros por el reparo y aderezo del muelle de la parte de Abajo y aver acunado y embutido algunas piedras grandes que faltan en entrambos los muelles*”⁷¹. La Villa estaba cargada de tantas deudas que era imposible un arreglo general, y el maestro cantero tuvo que renovar algunas piedras desgastadas de los paredones del muelle y, a donde llegaría la situación, meter cuñas de madera traídas del monte de Cerredo en muchos sillares para impedir un desplome completo⁷².

Como podemos apreciar, la expresión de “un continuo parcheo” en las infraestructuras del puerto antes citada, no tiene nada de exagerada. Simplemente se reparaba un poco, mejor diríamos apuntalaba, lo que la mar y las inclemencias del tiempo deterioraban. La falta de recursos económicos del Concejo llegó a ser tan acusada que durante el último cuarto del siglo XVII en Castro se produjo un auténtico problema de ruina en su casco urbano y puerto. Paredones, casas, escalinatas y muelles se caían por todos los lados a pedazos. El 4 de marzo de 1672 el Concejo reunido en ayuntamiento manifestaba que el puente del Arenal se había venido abajo: “*Que por quanto el sitio que llaman punete de la arenal está caydo años ha, en que se sigue grande perjuicio a los vecinos de esta dha villa y pasajeros (...) por ser camino real*”⁷³. Pero la cosa no quedaba sólo aquí: “*(...) en la calle que llaman de la Plazuela, que es una de las más principales de esta dha villa ay un paredón o muelle que llega desde una casa de don Francisco de Sierralta, frontero de su torre, asta la puente que llaman de Tegadillo, a quien siempre de mar llena ban a la mar y mantiene el paso de la dicha calle (...), que están fundadas una çera de casas muy principales y de mucho balor*”, se caían casi todas y había que colocar con toda celeridad puntales de seguridad⁷⁴. Hubo, además de aderezar el paredón de la Plazuela, que arreglar muchas de las pequeñas escalas de los muelles⁷⁵.

Mas bien “mal que bien” y como podían, se mantenían en pie los muelles construidos en el siglo XVI, los paredones de la Plazuela y calle de la Mar; pero el viejo cay de Santa Ana estaba ya completamente inservible. En el año 1678 el Ayuntamiento manifestaba con auténtica resignación que los muelles de Santa Ana hacía ya muchos años que estaban completamente arruinados⁷⁶.

⁶⁸ A.M.C.U., Libro de Cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1, cuentas del año 1665.

⁶⁹ A.M.C.U., Decretos (1665), 26-6, Ayunt., 27 de junio de 1665.

⁷⁰ A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt., 8 de octubre de 1668.

⁷¹ A.M.C.U., Libro de Cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1, cuentas del año 1670.

⁷² A.M.C.U., Decretos (1670), 28-3, Ayunt., 27 de junio de 1670.

⁷³ A.M.C.U., Decretos (1672), 16-5, Ayunt., 4 de marzo de 172.

⁷⁴ *Ibidem*, Ayunt., 18 de marzo y 11 de agosto de 1672. Hubo otro problema añadido que, aunque no fuese estrictamente portuario, afectaba a las condiciones de seguridad de la Villa. El Concejo acordó “Sobre que no se pueda sacar piedra de la arançal”: “Dixeron que por quanto en el sitio que llaman el arançal, donde la mar ace una caleta que llega a un reachuelo que llaman la arançal, y por uno y otro lado acen murallas las peñas a unas viás...”, que no se saque piedra, pues la mar podría ser allí muy peligrosa, Ayunt., 11 de julio de 1672.

⁷⁵ A.M.C.U., Libro de Cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1, cuentas del año 1672.

⁷⁶ A.M.C.U., Decretos (1678), 26-5, Ayunt., 25 de enero de 1678.

El libro de actas y decretos del año 1682 está repleto de quejas y lamentaciones por el mal estado de conservación de todo el entramado portuario, hasta incluso llegar a faltar los imprescindibles agarres para sujetar a los barcos: “(...) y dijeron, por quanto se a reconocido que los muelles desta villa están faltos de algunos pajones para amarrar los navíos que bienen a este puerto, por cuya razón se les puede seguir muchos daños, mandaron que se pongan sin dilación, y que el paseo y calle del dho muelle tiene algunos abujeros, mandaron assí mismo se les heche tierra en los dhos abujeros cerrándolos con cal”⁷⁷.

A medida que iba finalizando el siglo XVII las dificultades presupuestarias del Concejo se fueron acentuando y el estado de todo el entramado del puerto cada vez resultó ser más precario. En la primera quincena de febrero del año 1689 la mar se llevó varios trozos del muelle⁷⁸ y muchas piedras quedaron literalmente bailando, de manera que hubo que emplear maderos traídos de Cerredo (utilizados antes en las celebraciones taurinas de las fiestas) para apuntalar lo que aún quedaba en pie⁷⁹. Y una vez más las desgracias se encadenaron: en el mes de octubre del mismo año un navío llegado con mineral de hierro de Somorrotro para las ferrerías de la jurisdicción castreña rompió gravemente una parte “en la punta del muelle de la Plazuela”⁸⁰.

El “remiendo” de estos destrozos duró varios años, pues sabemos que en 1692 la Villa efectuó un pago de 21.382 maravedíes a la cuadrilla del maestro cantero Diego de Mioño por “el trabajo que tuvieron en las obras de reparo de los muelles y en particular en poner las piedras que las fuerzas de las mares grandes habían arrancado del que está debaxo de las casas de García de Amor”⁸¹. No bien se habían aderezado los anteriores destrozos, cuando de nuevo a comienzos del año 1695 otro gran temporal se cebó sobre nuestro destartado puerto: “Y así juntos el dho S. Dn. Antonio de Horcasitas propuso a los dhos Señores que bien saben y les consta como el día diez y seis del presente mes por la noche se lebantó la mar y con los grandes golpes que dio en los muelles que están desde las casas del licenciado Dn. Diego de Taranco asta las de García Amor y otras más adelante, hizo grandísimo daño y derribó parte de ellos, de más de otros muchos daños que hizo en otras partes, y porque en quedando algunas casas de las que se cargan enzima del dho muelle y arriman a él con notorio peligro y riesgo de hazer ruína. Y que si vuelve a lebantarse otra vez la mar como lo hizo dho día por la noche, acabará de desmoler y derribar los muelles. Y aun a muchas de dhas casas. Y conbiene acudir al remedio”⁸². Tan dramática era la situación financiera municipal, que el Concejo no tuvo más remedio que hacer pagar parte de los gastos de reparación a los dueños de las casas contiguas a los muelles, apoyándose en la argumentación de que tal decisión era justa pues sus propiedades se sustentaban en los “salidizos de los mismos”⁸³.

⁷⁷ A.M.C.U., Decretos (1682), 19-2, Ayunt., 20 de enero de 1682.

⁷⁸ A.M.C.U., Decretos (1689), 17-19, Ayunt., 17 de febrero de 1689.

⁷⁹ Ibidem, Ayunt., 23 de agosto de 1689.

⁸⁰ Ibidem, Ayunt., 27 de octubre de 1689.

⁸¹ A.M.C.U., Libro de Cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1, cuentas del año 1692.

⁸² A.M.C.U., Decretos (1695-1699), 19-3, Ayunt., 29 de enero de 1695.

⁸³ Ibidem.

Finalizaba la centuria y lejos de dulcificarse la depresión económica, en Castro las cosas parecía agravarse más. El sector pesquero atravesaba entonces por una de sus peores épocas, con muy pocas capturas y escasísimas ventas. Los barcos mercantes apenas sí llegaban en un auténtico cuenta gotas. La falta de actividad comercial en la Villa, las malísimas condiciones en que se encontraba materialmente el puerto, y la amenaza cotidiana de las fragatas y bergantines franceses entonces enemigas agravaban una situación de por sí calamitosa. Todas aquellas circunstancias se conjugaban en un Ayuntamiento casi en bancarota fiscal y de recursos, que apenas podía parchear los desperfectos del puerto. Así, las actas del año 1697 subrayan la perentoria necesidad de rehacer el paredón de La Cuevas⁸⁴, y en 1699 “*Que los puentes y lengüetas de la ribera y los muelles se reparen*”⁸⁵, puntualizando que el muelle por la parte de la Plazuela estaba en gran parte demolido y en un estado general de conservación lastimoso⁸⁶.

3. 4. PUERTOS EN EL PERÍODO 1700 – 1850

Ya anteriormente se ha comentado, la gran novedad del siglo XVIII fue la llegada de una nueva dinastía, la de los Borbones, a la Corona española. El cambio acabó afectando a todos los campos de la vida económica, y también al mundo de los puertos. Obsesivamente los nuevos monarcas quisieron que sus dominios volviesen a ser considerados como una de las grandes potencias navales del mundo. Por ello pusieron especial interés en desarrollar todo lo que tuviera que ver con la mar.

Precisamente por ser los propósitos de la Corona eminentemente militares, y como los navíos de línea en el siglo XVIII crecieron acusadamente de tamaño, se echó el resto a la hora de crear una moderna infraestructura portuaria en aquellas cabezas de departamento que se convirtieron en arsenales navales. En una auténtica estrategia de espionaje industrial, fueron enviados numerosos técnicos a estudiar los principales puertos europeos. Con los conocimientos técnicos recogidos se erigieron los grandes arsenales españoles, con una triple cometido: construir barcos de guerra, armarlos y aprovisionarlos, y realizar todo tipo de operaciones de reparación.

Pero quedaba otro amplio espacio: el de los puertos estrictamente mercantiles y pesqueros. Estos fueron objeto por parte de las instancias oficiales de la Monarquía de numerosos estudios y proyectos. En la misma dirección resultó de suma importancia la promulgación de la “Real Orden de 8 de febrero de 1781”. En ella se establecía una importante novedad en materia de puertos: los gastos ocasionados por las construcciones y arreglos seguirían correspondiendo a las respectivas villas y concejos, pero los diseños, ejecución y tutela técnica de las obras pasaban definitivamente a ser competencia y responsabilidad de los ingenieros de la Armada.

Especialmente en el último tercio, está demostrado que durante el siglo de la Ilustración se realizaron abundantes proyectos portuarios. Sin embargo, lo cierto es que, exceptuando las grandes

⁸⁴ Ibidem, Ayunt., 8 de noviembre de 1697.

⁸⁵ Ibidem, Ayunt., 5 de marzo de 1699. Dice, haciendo referencia los puentes de la Rivera, Luciano Prada, “debe tratarse de un puente pequeño que había frente a la casa de la matra y otro en el Muellecillo que llamaban Perpetril”, La Ilustración de Castro, agosto de 2000.

⁸⁶ Ibidem, Ayunt., 25 de abril de 1699.

obras militares de los arsenales, la mayor parte no llegaron a convertirse en realidad. La gran modificación con respecto a siglos anteriores es que en el XVIII se produjo un cambio de actitud, de mentalidad y hasta de sensibilidad hacia los puertos. Un nuevo ambiente, lleno de debates, estudios, proyectos, que preludia una visión diferente: los estudios científicos y los logros técnicos podían lograr con éxito ganara la partida a los envites de la naturaleza marina, mejorando ostensiblemente las infraestructuras portuarias.

Aunque no muchos, también es verdad que en el litoral cantábrico, cerca de Castro Urdiales, se produjeron obras de mejora y construcciones nuevas en algunos puertos. Probablemente los logros más notables se consiguieron de nuevo en Bilbao. Allí se hicieron en la cuarta década del siglo numerosas obras de dragado en la zona de Guecho y Deusto, se combatió tenazmente el problema de la barra de Portugaete, y hacia el año 1753 el ingeniero José Crame empezó a encauzar la ría en un tramo de 13 Km.. De menor calibre, pero también significativas, fueron las mejoras efectuadas en San Sebastián, sobre todo el proyecto de Julián Sánchez Bort para aumentar el número de mulles y cerrar el puerto con un espigón por el este⁸⁷.

El advenimiento del siglo XIX acabará siendo definitivo y hasta revolucionario para la vida de los puertos. El aprovechamiento de la energía de vapor, los nuevos sistemas de dragados, de estiba mecanizada de los barcos, explosivos más potentes, el ferrocarril, navíos propulsados y contruidos a base de nuevos materiales, y , en general, la llegada de la era industrial, supondrán un cambio total en la vida y morfología de los puertos. Los ingenieros, verdaderos protagonistas de la revolución, utilizando toda la batería tecnológica a su alcance, y no la técnica a secas como antes, cambiarán hasta la propia concepción de lo que era un puerto. Métodos de cálculo matemático avanzados, materiales de construcción nuevos y tecnologías de proyecto lograron en menos de una centuria que el tráfico comercial de los puertos creciera muy rápidamente, llegando a cotas desconocidas hasta entonces.

Pero, sin embargo, la mayor parte de estas profundas mutaciones se produjeron en la segunda mitad del período decimonónico. Y por ello quedan fuera ya del marco cronológico de referencia que nos hemos planteado en este trabajo. En los primeros cincuenta años del siglo XIX los logros prácticos en materia portuaria fueron muy modestos. Un auténtico añadido y continuación de la época de la Ilustración. En el terreno concreto de las obras, lo cierto es que hasta 1850 no hubo a nivel nacional ninguna política global de planificación en cuestión de puertos. Pequeños proyectos, obras dispersas aquí y allá, arreglos y reparaciones puntuales en ciertos puertos, y poca cosa más.

Lo que si se produjo en esta primera mitad de siglo fueron cambios en el campo jurisdiccional e institucional. La práctica aniquilación de la gran Armada creada por los Borbones en el desastre de Trafalgar significó que las cuestiones puramente portuarias fueron saliendo de la órbita de los militares y poco a poco entrando en lo que se dio en llamar Ministerio de Fomento. Dicho de otro modo, lo portuario pasó de manos castrenses a civiles.

⁸⁷ Astiazaran (97).

Este traspaso pudo verse perfilado ya en la ley de presupuestos de mayo del año 1835, cuando los facultativos encargados de tutelar las obras portuarias pasaron a ser los “ingenieros de caminos, canales y puertos”. Pero en materia de financiación e inversiones las cosas siguieron casi inalterables: cada puerto tenía su propio sistema de impuestos y tarifas, y la mayoría de los gastos incumbían aún a los ayuntamientos correspondientes.

Aunque se quedó en simple proyecto, en 1849 hubo un primer intento de cambiar definitivamente las cosas con una ley general de puertos. Algo que se conseguirá poco después con el “Real Decreto de 17 de diciembre de 1851” del Gobierno de Bravo Murillo y con el “Reglamento de 30 de enero de 1852”. Se creará toda una jerarquía, distinguiendo diferentes categorías de puertos, acabando la esfera gubernamental por penetrar en todas las materias en poco tiempo.

3. 5. EL PUERTO DE CASTRO URDIALES HASTA EL AÑO 1850

Desgraciadamente no se han conservado todos los libros de decretos y cuentas correspondientes al siglo XVIII en el archivo municipal castreño. Pero el grueso de la documentación, todavía muy abundante, indica que en materia de obras y posibles mejoras de la infraestructura del puerto poco es lo que se consiguió en este siglo. Parece que las cosas habían cambiado poco: reparos cuando se producía algún temporal o la senectud de las construcciones así lo requerían.

Las cuentas del año 1712 señalan variadas facturas de diferentes arreglos que los canteros Gonzalo de Villanueva, Antonio de Mioño y Pedro de Monasterio realizaron en murallas, castillo y muelles⁸⁸. Los vecinos de la Calle de la Mar formularon en 1724 un requerimiento al Ayuntamiento en el que manifestaban que los muelles colindantes, a pesar de la obligación que la autoridad municipal tenía de repararlos desde “inmemorial” tiempo, amenazaban ruina lo mismo que muchas de las casas⁸⁹. Otro maestro cantero, Enrique de los Tejos, estuvo trabajando con su cuadrilla durante casi todo el año 1732 en la “*composición de los muelles*”⁹⁰. Las actas de 1735 vuelven a recoger noticias sobre el lamentable estado, una auténtica ruina, en que se hallaba el muelle de la Calle de la Mar, ocasionando el derrumbe de muchas casas allí apoyadas⁹¹. Pero además urgente resultaba también en la misma fecha reparar la esquina de uno de los brazos hundidos en los muelles principales, el paredón de La Cuevas, y pagar a “*Manuel de la Torre y Henrique Texos por el reparo que se hizo en la lengüeta del Puente del Arenal*”⁹².

Los gastos, siempre en cantidades modestas porque las arcas municipales no daban para más, eran continuos y repetitivos. Las cuentas municipales del año 1736 vuelven a señalar el pago de 160 reales “*Pagados a Manuel de la Torre, oficial cantero, por el coste del paredón que*

⁸⁸ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1712), 1122-2.

⁸⁹ A.M.C.U., Decretos (1720-1724), 38-1, Ayunt., 13 de septiembre de 1724.

⁹⁰ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1732), Leg. 14-20.

⁹¹ A.M.C.U., Decretos (1734-1736), 39-1, Ayunt., 10 de enero de 1735.

⁹² A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1735), 10-8.

executó en el muelle de esta villa, y del lado del monte, para preservar de desgracias a los vecinos de ella”, además de consignar que la mar había demolido tantos trozos de los muelles que era necesario tirar varias zonas para volver a reedificar⁹³. No debieron en su integridad hacerse todas las obras urgentes señaladas, ya que en 1740 hubo que llamar con toda celeridad al maestro Pedro de Zerezeda para que visitara los muelles, informara y peritara lo que había de hacerse para arreglar las numerosas hiladas de piedras caídas en el muelle sur; tantas, que dificultaban la entrada hasta de las pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca⁹⁴. Al año siguiente uno de los muelles estaba inutilizado en buena parte por las obras de los canteros y muy “*desmembrado*”⁹⁵.

Los parches ya no servían, así que en 1741 tuvo el Ayuntamiento que contraer un censo por la extraordinaria cantidad de 30.800 reales, a fin de emprender una obra de cierta envergadura para “la fábrica de la cabeza de un muelle desta villa que se justificó se estaba arruinando como ya avía empezado a desmembrarse”⁹⁶. La cosa era ya muy grave:

*“Otro sí manifestó a dichos Señores que hallándose la caveza del muelle de la parte de el sudueste desplomada en mucho, y con manifiesto riesgo de arruynar y caerse, por falta de algunas piedras sillares que hai e van a salir de sus asientos y caer a el agua los golpes de los navíos y embarcaciones que entran y salían (...) y que si llegase este caso sería cerrar la entrada de el puerto y con esto quedar sin abrigo los navíos, bajeles y embarcaciones que se acojen ha el, y por consiguiente las lanchas de los vezinos de esta dha villa que tienen para hazer las pescas de pescados en cuiá manutención consiste la principal existencia de ella, así para alimentarse sus indibuidos como beneficiar y gastar el vino chacolí Patrimonial que es el único substancial fruto que tiene”*⁹⁷.

Además del censo contraído, El Concejo consiguió, argumentando la inmediata necesidad de pagar las obras, poder establecer un nuevo arbitrio sobre el vino un año después: “*Real Cédula de S.M. conzedida ha esta villa de un maravedí en Quintal según el Buque, de las embarcaciones que entrasen en el puerto y concha de ella*” para ahora sufragar los arreglos de los muelles que defendían la Calle de la Mar, maltratados por los golpes de un temporal reciente⁹⁸.

Las obras, ciertamente menos costosas y más humildes, continuaron en 1743⁹⁹, 1744¹⁰⁰ y 1745¹⁰¹ en muelles y lengüetas o rampas. Dos años más tarde se caía el arco y el balcón de Santa Ana y una parte del Castillo. Para su reparo se contrató al cantero Francisco de Marina Pando¹⁰².

⁹³A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1736), Leg. 17-14.

⁹⁴A.M.C.U., Decretos (1737-1749), 38-2, Ayunt., 7 de mayo de 1740. Las cuentas del mismo año señalan también diferentes gastos ocasionados por el reparo de algunas lengüetas, Cuentas de propios y rentas (1740), 34-5.

⁹⁵A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1741), 10-5.

⁹⁶Ibidem.

⁹⁷A.M.C.U., Decretos (1741-1744), 37-1, Ayunt., 7 de octubre de 1741.

⁹⁸Ibidem, ayunt., 24 de noviembre de 1742. Según S. Llamosas, a comienzos del año 1742, un tremendo temporal causó graves destrozos en los muelles y casas próximas. El Ayuntamiento, para poder costear los arreglos, pidió, y consiguió, de la Monarquía el privilegio de poder cobrar un arbitrio de un maravedí por quintal a los barcos que entrasen en Castro, Sánchez Llamosas (99).

⁹⁹A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1743), Leg. 17-17. Consignada una partida de 702-20 reales.

En general los documentos de la primer mitad del siglo XVIII revelan, como en siglos anteriores, los destrozos que causaba con bastante asiduidad la mar; pero parece que el ímpetu marino no fue especialmente grande y los temporales no demasiado fieros. Más bien, el problema de Castro Urdiales en este siglo era que su puerto estaba prematuramente envejecido y muy traqueteado como resultado del anterior y duro siglo XVII.

A partir de 1750 no parece variar mucho el panorama. En el año 1758 hubo que recomponer “una escala del muelle que cahe a dha Ribera” por 121 reales¹⁰³. Exactamente igual que en 1763¹⁰⁴. Una década después de nuevo fue necesario sacar a remate el reparo del muelle de la calle de la Mar, pues “(...) el curso y ímpetu de las mares había echado y causado (...) y algunos portillos y agujeros que requerían pronto remedio”¹⁰⁵. El “Paredón del muellecillo del Sable” hubo de reconstruirse en 1776¹⁰⁶. Poco después, en 1778, reaparece el viejo problema de los estragos causados por el paso de las carretas, y el Concejo aborda la necesidad de ejecutar varias obras ya “Que de tiempo a esta parte se hallan desbanecidos y aun enteramente deshechos muchos trozos y porciones de calzadas en las que sirven desde la Puerta de la Barrera de esta dha villa hasta dar con la que encuentra en el sitio de las Quadras, en grave perjuizio a todos los caminantes de a pie y cavallería, y el tejado de la hermita de Santa Ana descubierta y sin teja” y amenazando ruina inmediata, lo mismo que algunas escaleras y lengüetas del puerto¹⁰⁷.

Los últimos veinte años del Setecientos seguirán siendo testigos de arreglos, siempre muy puntuales, de algunos bloques sillares sueltos, escaleras y escalinatas desgastadas, rampas y lengüetas resquebrajadas. En general los documentos municipales del período no señalan grandes inclemencias meteorológicas ni temporales duros. La obra portuaria más destacada, y que en esta ocasión supondrá una novedad en el sentido de ampliación de dotaciones portuarias, tendrá lugar entre los años 1786 y 1787. Un vecino de Madrid, Marcos Marín, solicitó al Ayuntamiento autorización para realizar en el puerto una añadido, a modo de plataforma y terraplén, que sirviese de embarcadero especial de mineral. Al parecer este sujeto, junto con otros socios, era dueño del arriendo de los veneros de hierro de Ontón, y necesitaba espacio en Castro para poder almacenar el mineral que llegaba, además de sitio para cargarlo en barcos. Marín consiguió lo que solicitaba en el mes de agosto de 1786: se hizo con la exclusividad del terraplén añadido a uno de los muelles, una vez acabadas las obras en el mes de marzo de 1787, a cambio de efectuar el pago de una cuota por períodos de 9 años¹⁰⁸.

La llegada del siglo XIX iba a suponer para el puerto la entrada en un período de desintegración y degradación material aún más catastrófica que la arrastrada de otras épocas. Los

¹⁰⁰ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas /1744), Leg. 17-16. Consignada una partida de 340 reales.

¹⁰¹ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1745), Leg. 42-3. Consignada una partida de 32 reales.

¹⁰² A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1746), Leg. 21-4 y Cuentas de propios y rentas (1747), Leg. 17-15.

¹⁰³ A.M.C.U., Cuentas de propios (1758), 4-3.

¹⁰⁴ A.M.C.U., Cuentas (1763), 12-8.

¹⁰⁵ A.M.C.U., Decretos (1773-1775), 40-5, Ayunt., 10 de enero de 1775.

¹⁰⁶ A.M.C.U., Cuentas de propios y arbitrios (1776), 1122-4.

¹⁰⁷ A.M.C.U., Decretos (1777-1781), 36-2, Ayunt., 2 de junio de 1778.

¹⁰⁸ A.M.C.U., Ob. (1787), 1096-exp.7.

continuos vaivenes políticos de las primeras décadas y los diferentes conflictos bélicos, aquí especialmente graves con los franceses, volvieron a significar más y más deterioro físico. Por poner un sólo ejemplo, las actas del último mes del año 1815 señalan: “(...) *tiene también la necesidad de levantar el Puente del Arenal que volaron los ingleses en tiempo de la misma guerra*”¹⁰⁹.

Después de todas las calamidades de la guerra, los castreños recibieron con tremenda alegría la contestación afirmativa a una anterior petición: el Congreso de la Nación reconoció oficialmente, por Decreto de 4 de noviembre de 1820, que el puerto era declarado de “tercera clase”¹¹⁰. A pesar de que aquello podía significar un “salvavidas”, y por eso la Villa recibió el comunicado con toda solemnidad y grandes fiestas, lo cierto es que con los cambios políticos nacionales se quedó en un simple y bienintencionado proyecto carente de resultados prácticos.

Durante toda la década de los años 20 el descalabro siguió avanzando en nuestro puerto, sin que casi entraran barcos que no fueran las lanchas mayores y menores de la Cofradía. Si precaria había sido siempre la situación de la hacienda municipal en siglos pasados, ahora ésta casi dejó de existir en términos prácticos. Los avances y retrocesos del proceso revolucionario liberal-burgués español condujeron a que muchos ayuntamientos, y también al de Castro Urdiales, se quedaron sin la mayor parte del grueso de sus fuentes de ingresos y sin muchas propiedades. Valga en nuestro caso una sólo muestra como ejemplo: en el año 1828 era tal la crisis de la tesorería municipal castreña que no se pudo ni pagar los sueldos de sus escasísimos empleados¹¹¹.

Un impresionante documento conservado en el Archivo municipal dibuja con tremenda clarividencia la situación a que había llegado el puerto hacia el año. Se trata del magnífico informe redactado por el ingeniero José M. Mathé. Desde que fue nombrado director de las obras del puerto en el año 1832, Mathé proyectaba, además de cerrar de nuevo y con mejores hechuras los arcos de Santa Ana, levantar un brazo de rompeolas aproximadamente con la misma trayectoria que el actual, aunque con menor recorrido, y otro muelle con salida en las rocas del Torrejón. De tal claridad son estos papeles (no cabe duda que este ingeniero fue el auténtico iniciador de la modernización del puerto castreño, y que otros ingenieros futuros en buena medida se basaron en sus trazados), que bien merecen su directa inserción, y no al estilo normal en un apéndice. A buen seguro que su claro estilo resultará al lector más didáctico que el resumen y análisis de otro redactor:

“El muelle es de construcción antigua y hecho sin ningún esmero del arte, está en malísimo estado con inflexiones en el sentido de su longitud y altura o profundidad, descubriendo grandes grietas por entre las hiladas de piedra colocada sin trabazón ni enlace. La Dársena que forma de figura irregular, sucia, y con un padrasto terrible, cual es una obra de mampostería hecha dentro que abatarida en ángulo saliente con el vértice hacia la boca de entrada la hace peligrosa y difícil y roba mucha superficie de la destinada al

¹⁰⁹A.M.C.U., Decretos y actas (1801-1815), L. 1, Ayunt., 2 de diciembre de 1815. No hay documentación entre los años 1809 y 1814.

¹¹⁰A.M.C.U., Actas (1816-1821), L. 2, Ayunt., 11 de noviembre de 1820.

¹¹¹A.M.C.U., Cuenta de propios y arbitrios (1828), 1001-exp.1.

fondeadero, obra mucho más moderna que el muelle y que fue hecha según noticias que he adquirido por una compañía particular que hubo para la carga de vena. Lo que más llama la atención en este puerto son los boquetes que forman los islotes de Santa Ana que he estado observando horas enteras sobre los arcos construidos encima. Son unas bocinas largas y angostas por donde se introducen las mares del Noroeste al Norte, recibiendo tanta velocidad y fuerza cuando se acercan que es admirable, y no había cuerpo o masa por robusta que fuese que resistiese su empuje por largo tiempo por la parte interior, y lo manifiestan bien las ruinas que se descubren en baja mar, de la misma fábrica y tiempo a los muelles del cierro que los antiguos hicieron por el interior de los arcos en línea recta y despedidas de la base muy adentro. Esta mar de los boquetes caminando con rapidez extraordinaria y ruido espantoso, corre el martillo del oeste del muelle que forma con la dirección de las aguas ángulos de 150 a 160 grados que a pesar de ser tan favorables lastima el muelle y espone a los buques a estrellarse a la entrada o salida en la cabeza del martillo sur, que es la otra punta de la boca de la dársena, y arrollando y envolviéndose con la mar del antepuerto despiden en mil direcciones una marejada que golpea extraordinariamente el muelle del oeste y en fin la que si no se acude pronto, lo arruinará muy luego e inutilizará esta pequeña dársena (...) aunque reducido abrigo de los buques sobre todo en tiempo duro se ven empeñados en esta costa.

Por consiguiente, sometiendo mi opinión a la alta penetración de V.E., creo que es a lo perentorio necesidad el cerrar los boquetes por la parte exterior de los arcos hacia afuera, abrigado por una gran escollera bien avanzada, donde debilitando su fuerza las olas, llegarán al muro sin poder; limpiar la dársena a la que se puede dar de 3 a 4 pies más de fondo; destruir el ángulo fabricado dentro de que se ha hablado arriba y construir un martillo abanzado al S.E. estribado a los islotes de Santa Ana.

Con sólo esta obra se consigue: 1º Abrigar los muelles evitando su ruina. 2º Formar un antepuerto, donde puedan fondear y amarrarse buques de mayor porte. Y 3º Que la dársena tenga todo el fondo y amplitud de que es capaz, pudiendo esto mejorar con reforzar los rebestimientos y cimientos de los sillares de los muelles actuales.

Si al martillo indicado de nueva fábrica se le diese todo el avance posible y además se sacase otro al Norte desde la punta del Torrejón, que es una fortificación al sur del puerto fundada sobre una laja algo saliente al Norte, empleando el material a los muelles actuales que tal caso debían inutilizarse, se creaba un puerto hermoso o capaz, fácil de tomar en todos tiempos, donde podrían fondear y amarrarse buques mercantes de todos portes y de guerra desde fragata, con muy buen tenedero para las anclas, puerto muy abrigado por la población que es peninsular, la Iglesia y el Castillo de fortificación

anterior a la invención de la pólvora situados en una altura, forman una pantalla muy elevada desde el Oeste al Norte que resguarda al puerto de los peores vientos y mares de esta costa. Del Norte al Este es la costa de Machichaco y Portugaleta y del Sur al Este y oeste la cordillera de montañas que rodean esta población, la que recibiría un impulso extraordinario por la concurrencia precisa de buques y se dará un socorro y abrigo perpetuo a éstos cuando acosados de un tiempo en esta costa no tienen más refugio que la Providencia Divina. Sin embargo sólo las obras que indico como perentorias, producirán este mismo resultado aunque más en pequeño. Siendo de notar que la naturaleza en este puerto convida y presta muchos auxilios al arte”¹¹².

A partir de los años 30, sobre todo a raíz de las primeras obras y avances del Camino de Burgos a Bercedo¹¹³ y del interés gubernamental por buscar puertos “refugio” en el Cantábrico¹¹⁴, el de Castro comenzó ya a entrar dentro de las preocupaciones oficiales. Empezó, como hemos visto en el anterior informe, a estudiarse cada vez más a fondo y por auténticos especialistas en la materia. Además esta vez eran análisis tendentes a mejorar mediante obras nuevas su realidad física. En este sentido, en el año 1835 J.M. Mathé, con el cargo de director de obras¹¹⁵, volvió a redactar un informe en el que decía que, después de reconocer el puerto aprovechando “*las bajamares vivas o de plenilunio y novilunio de los días 13, 14, 15, 27, 28 y 29 de abril*” había observado que “*Los Morros o cabezas de los dos muelles o brazos de la Dársena que forman su boca o entrada, se hallan en un estado horroroso y de la más inmediata ruina, pues al del sudoeste le ha robado los cimientos la corriente de resaca en un alínea de 32 pies de su base*” en el gran temporal del mes de marzo, y “*el del nordeste se halla en el mismo estado, pues todas las piedras están movidas y no aguantará más de 25 días de mala mar, “las escalas interiores de servicio y la de la cabeza del muelle del sudoeste están inaccesibles o impracticables unas, y otras muy peligrosas por falta de más de 40 gradas o peldaños (...). La resaca que entra por los boquetes de Santa Ana obliga a los buques en este puerto a amarrarse en 4 o por 4 direcciones, y el mucho uso que se hace en el día de los cables de cadena exige el que se repongan 8 argollones de fierro dulce que han faltado, y que se forjen y coloquen con mucha solidez. Es una de las reparaciones más esenciales y cuya demora puede conducir a los buques a sufrir averías de la mayor consideración”¹¹⁶. Estas eran las obras de urgencia, además de dragar y limpiar los fondos de la Dársena, antes de empezar a mejorar a fondo el puerto.*

¹¹²A.M.C.U., Correspondencia obras del puerto (1832-1834), 1679-s/n(2), Castro Urdiales, 16 de febrero de 1832 (informe), J. M. Mathé.

¹¹³Las obras de este camino se iniciaron en el año 1828. Desde un principio los rectores del trozo que tenía como referencia a Castro Urdiales pusieron mucho empeño en la necesidad de modernizar las infraestructuras del puerto.

¹¹⁴A.M.C.U., Correspondencia obras puerto, 1679-s/n, año 1834.

¹¹⁵A.M.C.U., “Real Junta del Camino de Burgos a Bercedo, encargada por S. M. De la reparación del Puerto de Castro Urdiales”, 48-4, por Real Orden de 2 de enero de 1832 fue nombrado director facultativo de las obras del puerto de Castro Urdiales D. José María Mathé.

¹¹⁶A.M.C.U., Dirección de obras hidráulicas del puerto de Castro Urdiales, Informe, 30 de abril de 1835, Leg. 1691-doc.2.

Por fin, en el verano de 1837 la Junta del Camino de Bercedo, responsable directa de las obras del puerto, se puso manos a la obra. Sacó las condiciones a subasta. Lo primero que estableció, y de nuevo es una significativa prueba de a dónde se había llegado, fue que había que quitar todas las piedras arrancadas y que cerraban buena parte de la bocana, utilizando para ello las lanchas de los pescadores. Además se pensaba que como argamasa se “*usara mezcla compuesta de una parte de cal viva y dos de arena (...). En consideración a que para todas estas obras es indispensable aprovechar los momentos oportunos de la bajamar (...), para esto se construirán los cimientos con toda solidez profundizándolos hasta hallar la consistencia necesaria; en seguida se levará el muro de mampostería ordinaria hasta el nivel del perímetro, dándole tres pies de grueso en la planta y dos en la parte superior; y por último se terraplenará el espacio interior y se enlosará la porción correspondiente al piso*”¹¹⁷.

Se establecieron nuevas tasas y arbitrios, gracias a los cuales las obras de arreglo y mejora del puerto pudieron comenzar. Entre 1840 y 1860 hubo permanentemente en la Villa cuadrillas de canteros trabajando en los muelles y aledaños. Pero la verdad es que todavía no se trataba, como lo será en las últimas décadas de la centuria, de una construcción integral y de gran envergadura. La Junta de obras del Muelle de Castro Urdiales manifestaba en el año 1849 que estaban trabajando en las obras 8 canteros, 18 peones, 1 carpintero, 3 carreteros y 3 mujeres¹¹⁸. A comienzos de los años cuarenta los castreños consiguieron también que su puerto fuera declarado de Segunda Clase y aduna subalterna dependiente de Santander.

En los años centrales del siglo XIX, momento en que cronológicamente acaba nuestro análisis, sin duda, además de los reparos generales e inevitables de que fue objeto la zona de los muelles, las mejoras más importantes fueron la torre del faro y el cierre de los boquetes de las rocas de Santa Ana. De tan lejos venía esta última aspiración de los castreños, que la inauguración de las obras cercanas a la ermita fueron objetos de actos festivos y de un pomposo discurso del Alcalde en el año 1857 nunca antes conocido¹¹⁹.

Luciano Prada es una de las pocas personas que han calibrado en su justa medida el punto de inflexión que en los años 50 se produjo en el puerto de Castro. Antes de aquella década, antigüedad y precariedad; después, inicios de la modernidad, y no sólo en materia portuaria, también en carreteras:

“en abril de 1851 se lleva a cabo la construcción de la torre del faro, sobre le castillo. El 10-4-1851 se anuncia la subasta para “hacer una torre para la farola en el castillo de la villa y una rampa de muelle en la dársena de su puerto, previos los avisos y anuncios el presupuesto de la rampa es de 44.380 reales de vellón y la saca, labra y conducción de todo el material para la torre de la farola hasta la misma muralla del castillo a razón de cinco reales el pie cúbico de piedra de sillería” ... “Se quedó con la subasta José González Quijano en

¹¹⁷A.M.C.U., Condiciones para la subasta de los reparos del muelle, Leg. 1738-Doc.s/n(3), 13 de julio de 1837.

¹¹⁸A.M.C.U., “Documentación de la Junta de Muelles del puerto de Castro Urdiales” (1849), Leg. 1784-Doc. s/n(2).

¹¹⁹A.M.C.U., Actas (1851-1860), L. 7, Ayunt., 26 de junio de 1857.

42.120 y 4,2 reales de vellón respectivamente entregando la obra el 30-5-1852” (...). Previamente en La Atalaya, de día con banderas y de noche con fogata, se señalaba el puerto de Castro. El nuevo faro era de aceite, con mecha, y había que despabilarle con alguna frecuencia para que no se apagara. Desde ese momento el alcance sobre el horizonte fue de unas 12 millas (...). En 1857 es el alcalde Domingo Ocharan Salazar, cuando Castro obtiene un viejo anhelo, una Real Orden de 15-11-1856 autorizando cerrar los boquetes de Santa Ana para la seguridad del puerto. El proyecto era del ingeniero de caminos José Peñarredonda y Llaguno. Fue un gran acontecimiento, asistieron diversas jerarquías Militares, de la Marina, Religiosas y Civiles con un florido discurso de Domino Ocharan al arrojar la primera piedra. Se conserva en el Ayuntamiento una pica de hierro, posiblemente de aquella inauguración. La obra resistió poco tiempo y habría otros intentos, antes del definitivo sistema actual, al construir el rompeolas”¹²⁰.

Desde entonces, y a lo largo de todo el resto del siglo XIX, el puerto de Castro Urdiales sí que verdaderamente se modernizará y finalmente ampliará sus dotaciones técnicas: el muelle nuevo de la calle de la Rivera proyectado en 1866, plan de rompeolas y contradique de Ramón Pérez del Molino en 1873, muelle de don Luis Ocharan en 1887, rompeolas y ferrocarril de Cotolino en 1893, aprobación del rompeolas en 1898, cargadero de Urdiales en 1899 ... El aumento del tráfico comercial con la mejora de la red de carreteras, la explosión de las prospecciones mineras, y , algo que a veces se ha solido olvidar, la aparición en las últimas décadas del fenómeno del turismo¹²¹, irán cambiando la fisonomía del entorno portuario. Pero, como ya hemos antes apuntado, son todos temas que de momento quedan fuera de los propósitos y finalidades de esta investigación.

4. EL BUEN GOBIERNO DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES

Desde finales del siglo XV y principios del XVI el Concejo de Castro Urdiales fue absorbiendo todo aquello que tuviera que ver con el puerto. Probablemente una de las piezas simbólicas que mejor expresan este interés concejil por controlar toda la vida portuaria fue la propia construcción de la Casa Consistorial en el año 1509¹²², precisamente en la plaza y orillas de la mar. Ya lo hemos visto al hablar de las obras y arreglos, el Ayuntamiento fue haciéndose con el

¹²⁰Prada, La Ilustración de Castro, abril de 1999.

¹²¹Por poner un primer ejemplo, en el año 1865, una comisión de comerciantes y grandes propietarios, plantearon al Ayuntamiento que a causa de que cada vez llegaban a la Villa más veraneantes era necesario ampliar la Plazuela a costa del pequeño arenal que había a la entrada de la Calle de Santander: “Esta obra consiste en prolongar la Plazuela llamada de la fuente hasta el muelle sur, arrancando desde la nueva rampa situada en frente de la calle de Santander y formar al sur de esta rampa hasta la actual pescadería otra plazuela parecida a la actual (...). Las faenas a que hoy se destina este pequeño rincón sólo son las de carena de botes y lanchas, y esta operación bien pudiera hacerse en el sitio llamado de las Cuvas, local más espacioso y abrigado...”, A.M.C.U., Correspondencia particular Alcaldía, 1323-doc.s/n(3), 6 de febrero de 1865.

¹²²Galván Rivero (99).

dominio físico del entorno portuario. Pero este control no sólo era material. Muy pronto los ediles castreños tuvieron que empezar a legislar y dictar normas para el buen uso tanto de muelles como de fondeaderos. Pusieron mucho cuidado en no interferir, aunque lógicamente a veces se produjeran roces, con las prerrogativas y privilegios de la Cofradía de pescadores y mareantes de San Andrés. Por eso solamente dictaron normas y decretos que tuvieran que ver con la limpieza de los muelles y con la forma en que los barcos debían permanecer o atracar en las instalaciones portuarias. Sobre todo el Concejo se preocupó por todo lo que tuviera que ver con la marina mercante, y sólo muy de soslayo de la flota pesquera de bajura.

Una de las primeras reglamentaciones municipales que en estas direcciones hemos podido encontrar corresponde a las Ordenanzas nuevas de 1524. La numerada como 53 decía: “*Otrosí hordenamos que qualquier persona o personas que botaren o ensacaren batel o pinaça por la puente que es o fuere Ribera de la mar del dho concejo, que pague de pena dos reales de plata por cada vez para la Justicia e Regimiento...*”¹²³. Importante debía ser en la tercera década del siglo XVI la construcción de navíos en Castro, puesto que el Concejo también dictó: “*Otrosí hordenaron e mandaron los dhos Señores Justicia e Regidores que ninguna persona aora ni en tiempo del mundo sea osado de cozer brea dentro de la villa, salvo que lo cuezan en el cay o contra cay o en el sable o en el mercado o en la rivera, en parte que no haga daño, conformándose con la Ordenanza antigua ...*”¹²⁴. En el año 1550 se dictaminó una “*Hordenança par que ningún carpentero, ni otra persona ninguna haga pinaça ni chalupa para los estranjeros de fuera de la villa*”¹²⁵, cuyo contenido vuelve a revelar la gean actividad constructora que todavía mantenía Castro: “*E otrosí dichos señores Justicia y Regidores de suso nombrados, hordenaron y mandaron, visto (...) la gran deshorden que ay en esta dicha villa en el hazer pinaças e chalupas e otros navíos para los estranjeros fuera de ella, e visto la gran falta de madera que al presente ay para la probisión de los bezinos de la dicha villa, que ningún carpentero ni otra persona ninguna se osado de hazer ninguna pinça, ni navío, ni chalupa para ningún estranjero de fuera della que no sea vezino, so pena de dos mill mrs ...*”¹²⁶

Tal como hemos podido ir comprobando, en el puerto de Castro Urdiales, al igual que en otros muchos del Cantábrico, mientras el volumen de las cargas transportadas no fue muy grande y los barcos no muy voluminosos, no fue necesario contar con verdaderas obras de atraque. Los barcos fondeaban, echaban las anclas y los bateles transportaban las mercancía hasta la tierra. Pero cuando los barcos empezaron a crecer y el volumen de las mercancía también, se hizo necesario empezar a hacer muelles de atraque. En éstos normalmente se ponían anillas de piedra o hierro para la sujeción de los barcos menores; mientras que los grandes se valían de grandes cilindros de piedra, con el tiempo bitas o bolardos, hechos con cañones introducidos en las explanadas de los muelles, o bien sufiyan fondeados en las inmediaciones a base de anclajes.

Todas estas materias son precisamente las que el Ayuntamiento de Castro tendrá que ordenar desde comienzos del siglo XVI. También es muy probable que aquí se produjera una

¹²³A.M.C.U., Lib. Ord. (1524-1572), 55-5.

¹²⁴Ibidem.

¹²⁵Ibidem.

¹²⁶Ibidem.

situación hasta aproximadamente el año 1630 parecida a la siguiente: “A parte de los muelles macizos, en los puertos se solían instalar pantalanés, es decir, una especie de puentes de madera sobre pilotes. Estos pantalanés arrancaban de los muelles macizos y mediante ellos se conseguía multiplicar la capacidad del puerto, al haber muchas embarcaciones (...). Este estilo de pantalanés ya estaba presente en los puertos de la antigüedad, y aunque el ataque de la broma (en particular en aguas cálidas) reducía sensiblemente su vida, se rehacían con asiduidad si el tráfico lo justificaba”¹²⁷.

Otro de los puntos sensibles que el Concejo tuvo que cuidar desde el principio fue el de la bocana de los muelles. Pieza fundamental y de delicado mantenimiento. Los tratadistas, ya desde época romana, aconsejaban conjugar en la bocana todo lo posible dos importantes cuestiones técnicas: orientación y tamaño. Había que conseguir que el oleaje no entrase en la dársena, y para ello cerrar todo lo posible la bocana. Pero, cuanto más cerrada era la entrada menos podía penetrar y maniobrar los barcos de cierto porte. Veremos también en Castro, algo que de nuevo lo especialistas aconsejaban desde época clásica, la colocación de una gran cadena en la bocana. El fin de la misma era, por una parte asegurar el control fiscal del tráfico marítimo, y también evitar la posible entrada de barcos enemigos en el corazón del puerto. El buen estado y colocación de la cadena será una de las obsesiones más constantes durante casi 200 años de los regidores castreños.

En general la disposición, orden de fondeo y amarre adoptadas aquí, tanto por la propia configuración física como por la disposición del Concejo, era muy sencilla: las chalupas y pinazas pesqueras, con el paso de los años llamadas lanchas mayores y menores, por regla general se guarecían dentro de la dársena¹²⁸ (a la salida de Melida, en el arenal que allí se formaba se carenaban y calafateaban los barcos). Los navíos mercantes, aprovechando las mareas penetraban hasta el contramuelle en el interior de la Dársena, aprovechando para las maniobras de entrada y salida los amarres de las Peñas Ymeas, para efectuar las operaciones de carga y descarga de mercancías); mientras que los barcos y buques de mayor tamaño, casi siempre los estrictamente mercantes, con tiempo normal permanecía fondeados en la Concha exterior, es decir, fuera del espacio protegido por el muelle norte y sur. Ahora bien, en este último caso, si de repente se levantaban vientos peligrosos del N. Y NE. (hasta la construcción del actual rompeolas, los vientos del Norte eran muy peligrosos en la concha, lo mismo que la mar de fondo), entonces los barcos que por calado pudieran hacerlo entraban en la dársena. Si el barco era grande no tenía más remedio que aguantar fuera reforzando las amarras, tanto en los argollones externos del muelle como con las anclas, y juntarse y aproximarse todo lo posible unos a otros; y si los vientos desembocaban en auténticos e incontrolables temporales, los marinos no tenían más remedio que rápidamente abandonar los navíos.

Sin duda la época más complicada en cuanto a la articulación de nuestro puerto fue la de mediados del siglo XVI. En aquellos momentos se llegó a producir un auténtico colapso. Literalmente no cabían los barcos, a pesar de contar ya Castro con una entonces moderna y protegida dársena. Se juntaban, por una parte la creciente flota pesquera de bajura, barcos

¹²⁷ Aguilar Herrando (96), p. 258.

¹²⁸ Lógicamente cuando la mar era fuerte y la resaca acentuada, siempre que se podía se sacaban y varaban en tierra.

dedicados a las pesquerías de Irlanda y Terranova, buques corsarios, balleneros, naves mercantes y multitud de embarcaciones venaqueras que descargaban mineral de hierro par las ferrerías castreñas¹²⁹. No resultará extraño que precisamente hacia el año 1554 el Concejo dictara unas ordenanzas exclusivamente dirigidas al tráfico marítimo¹³⁰. Decía el ordenamiento en el mismo preámbulo: “(...) sobre el mucho perjuizio que ha benido e biene a los vezinos de esta villa de bajeles e otros navíos que bienen a esta dha villa de Castro e puerto de ella, así cargados de bena como de otras mercaderías, como paños (...) amarrados a la entrada del cay y contra cay (...), en espezial en el tiempo de ynbierno”¹³¹, impidiendo a los pescadores salir “a la costera de los besugos e rochel. E como los dichos bajeles e navíos (...) no tienen en donde amarrar...”¹³². El problema era de espacio: también los muelles estaban repletos de cargadores y descargadores de vino, lana, paños ..., creando una verdadera “torre de Babel” ingobernable.

El Concejo trató de poner orden en aquel caos, y dictaminó algunas ordenanzas bien precisas. Comenzó por establecer el sistema de amarre:

*“Primeramente que todos los bajeles e otros qualesquiera nabíos que vinieren al puerto de esta villa de Castro, así cargados como bazíos desde el día de todos Santos asta fin del mes de mayo de cada un año, si quisieren estar e amarrarse dentro del cay e contra cay y muelles de esta dha villa e no quisieren estar fuera en la Concha, que en tal caso (...) ninguno ni algunos de los dichos bajeles e otros navíos que fueren de porte de setenta toneles para abaxo no sean osados (...) de los poner ni tener ni amarrar a la entrada de los dhos cais e contracay ni amarrados a ellos, ni desde lo que monta la punta del piquillo (...), que amarren en distanzía de seis brazas del dho cay e contracay, salvo que estén distanziados seis vrazas, queden libres para las pinazas e bateles que se naveguen asta dicha villa e para los otros navíos que quisieren azercarse o descargar (...) que no impidan estar más arrimados a los dhos cays del tiempo que dure la carga y descarga dentro de los dhos muelles. Y en lo que toca a los bajeles de bena (...), si quisieren estar (...) se estén e amarren en la Concha fuera de los dichos cays, e si quisieren estar dentro se amarren (...) açcia las casas del Piquillo azia la villa...”*¹³³.

Tras de la lectura de la anterior odenanza bien podríamos exclamar: ¡ Qué sabiduría la de los viejos castreños! La disposición, estancia, amarre y orden de carga y descarga descrita son prácticamente los mismos que hoy en día por costumbre se siguen utilizando. Los grandes barcos, los de más calado, se colocaban, como hoy en día lo hacen las motoras más voluminosas, en la Cocha, cerca del paredón del muelle y al socaire del Peñón de Santa Ana: una de las zonas más sanas y de calado de toda la bahía de Castro.

¹²⁹ Hasta las pinazas que en el siglo XVI subían y bajaban por la ría de Oriñón, trasportando mineral y lingotes de hierro, por evidentes razones fiscales, estaban obligadas a llegar hasta el puerto de Castro “a tomar las tres mareas a la concha”.

¹³⁰ A.M.C.U., “Hordenanças sobre los bajeles de Somorrostro e otros navíos”, Lib. Ord., 55-5.

¹³¹ Ibidem.

¹³² Ibidem.

¹³³ Ibidem, “Sobre cómo se an de amarrar los bajeles e otros navíos”.

Otro de los problemas sobre el que en más ocasiones legisló el Concejo fue el muy delicado del “Lastre” de los barcos. En el año 1549 añadió al capitulado general una nueva ordenanza, “hordenança que ninguno estranjero pueda lastrar en esta villa navío (...) si no diere ocho mrs por tonelada”, con el siguiente contenido: “Dixeron que por quanto en esta villa los forasteros que a ella vienen con sus nabíos sacan della mucha piedra para lastrar sus nabíos, así los forasteros como los bezinos desta villa que traen nabíos estrangeros a ella, de lo qual viene gran daño y perjuizio a esta villa, y atento a que en otras provincias y costas de mar se acostumbra a pagar, acordaron y mandaron que de aquí adelante se pida siempre jamás ocho mrs (...), ni sea osado lastrar piedra ni lastre de sable ni costa”¹³⁴.

El lastre ocasionó multitud de pequeños problemas. Pongamos otra vez algún ejemplo. Tal era el desorden en las operaciones de “poner y quitar lastre” que el Ayuntamiento recibió en el año 1614 una Real Orden por la que se vió obligado a señalar desde entonces todos los años un lugar en el que los navíos pudiesen echar el lastre¹³⁵. Los castreños inmediatamente eligieron un lugar que se mantuvo fijo durante siglos:

*“(...) después de haver conferido y mirado el puesto más a propósito para echar el dho lastre, y que se evite que con el que se echa en la Rivera y concha no se pierda y se aproveche, atendiendo a la necesidad que el muelle de Santa Ana tiene de estar cerrado para la seguridad de la dicha concha y muelles principales. Que el dicho lastre todos los navíos que se ovieren de lastrar echen todo el dho lastre de qualquier género que sea en el **voquerón que está caydo en el dho muelle de Santa Ana**, y lo han de echar por la parte de fuera y no en otra parte de la Rivera, so la pena contenida en la dha orden. Y el lastre que por su quenta y cargo enviaren en vaxeles los dueños de las naos que en esta villa elixan los ayan de echar en **las Ymias de mar llena** y no en otra parte de donde lo han de tomar los vatelones para llevar a las dhas naos. Y que el que traxere arena por lastre lo aya de echar y eche devaxo de las ventanas destas casas. Y el vezino que oviere de dar carena y sacare su lastre lo aya de echar en las Ymias de plemar y no de otra manera, y acavda dicha carena dentro de tres días lo ayan de volver a tomar (...). Ytem que los vezinos que por su yntelixencia traxeren piedra para lastrar dhas naos lo ayan asimismo de echar en las dhas Ymias de plemar y no de otra manera, para que lo tomen de allí los vateles, sin que de manera alguna quede en parte que aga daño al dicho muelle, y asy se mandó pregonar para que tenga a notiçia de todos”¹³⁶.*

Pese a la estricta reglamentación en materia de lastre, en el año 1669 se produjo, cuando ya había desaparecido la marina mercante castreña y sólo venían barcos foráneos, una grave problema: “Sobre que la Concha y surgidero se va zegando con lo que echan las naos (...), se ha reconoçido el puerto y concha de esta villa se ba perdiendo de risco y enmundiçia que se ba

¹³⁴Ibidem.

¹³⁵A.M.C.U., Actas y decretos (1610-1615), 25-1, Ayunt., 26 de agosto de 1614.

¹³⁶Ibidem, Ayunt., 30 de agosto de 1615.

*hechando de las naos que aportan a este dho puerto y con el lastre de piedra y arena que llevan los navíos de Somorrostro y otras partes quando van a recibir carga de dhas naos, de tal suerte que de pocos años a esta parte falta de dha concha y surtidero más de una braza de agua y se han criado muchos vancos de la dha inmundicia...*¹³⁷. Todo eran desgracias: los muelles se caían a pedazos y la Concha se estaba llenando de piedras, arena y suciedad. El remedio pasó por colocar dos guardas que impidieran echar cualquier cosa a la mar¹³⁸. Pero no sólo era la gente de los barcos, también el vecindario contribuía a crear este calamitoso estado de cosas; así, en el año 1670 el Concejo tuvo que sacar a pregón *“Que ninguna persona eche en la Ribera y dentro de los muelles de esta villa, ni en los puentes de ella ninguna basura y ynmundicia, ni cosa perjudicial...”*¹³⁹

No había forma de acabar con los problemas del lastre, sobre todo en la década de los años 70 del siglo XVII, cuando, como luego veremos, Castro se convirtió en un importantísimo puerto bacaladero. Decía el Concejo en el año 1678: *“Otrosi acordaron que por quanto combiene para la buena conservación del puerto desta dha villa el que los navíos de Somorrostro y otros que suelen cargar vacallao y grasas y otros jéneros de los navíos que bienen de Terranova (...) deslastran sus lastres para tomar sus cargas fuera del muelle y dentro del, en que se sigue grandísimo agravio por consistir en que lo más es risco y azen que se zieguen la concha y boca del muelle, se les haga notorio por boca de Diego de Capetillo ademsitrador del propio del cayaxe no sean osados a deslastrar (...), si no que precisamente an de yr a acerlo a la costa de la Ribera del puerto de Urdiales”*¹⁴⁰.

Ya en el siglo XVIII el problema del lastre si bien no desapareció del todo, por lo menos se dulcificó bastante. Es más que probable que la razón de tal situación deba buscarse en la casi completa paralización del tráfico mercantil en el puerto castreño. Ahora las dificultades eran eminentemente de carácter pesquero; de ahí que lo que se buscara fuera limpiar el interior de la Dársena a fin de facilitar la entrada de los diferentes barcos de la Cofradía. En los años centrales de la centuria se empezaron a volar algunas de las numerosas rocas allí existentes, continuando esta labor durante más de 150 años. Todo se inició cuando el Ayuntamiento pagó en el año 1746 la cantidad de 854 reales a *“Francisco de Llerena y Lucas Pérez de Llamosas en que remataron volar con pólvora y sacar de el sable de esta villa en una vara de fondo diversas peñas de que perxudican a la mansión de las envarcaciones que entran en este puerto”*¹⁴¹.

5. CALIDAD DE LA COSTA Y PUERTO DE CASTRO URDIALES SEGÚN LOS CONTEMPORÁNEOS

¹³⁷ A.M.C.U., Decretos (1669), 26-7, Ayunt., 15 de octubre de 1669.

¹³⁸ Ibidem.

¹³⁹ A.M.C.U., Decretos (1670), 28-3, Ayunt., 2 de enero de 1670.

¹⁴⁰ A.M.C.U., Decretos (1678), 26-5, Ayunt., 10 de septiembre de 1678.

¹⁴¹ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1746), Leg. 21-4.

Seguramente este estudio del puerto y marina mercante de Castro Urdiales quedaría incompleto, y quizá cojo, si de alguna manera no contemplásemos la opinión que su entramado suscitó entre los contemporáneos de los siglos del Antiguo Régimen. Nos referimos, evidentemente, a los análisis y descripciones que han quedado de los “libros de viajeros”, escritos de tratadistas y de algunos ingenieros. En general, como iremos viendo, casi todos consideraron al de Castro como un buen puerto, más por sus atributos naturales que por sus dotaciones técnicas e infraestructura artificial; pero también, como un lugar en el que cuando la mar se embravecía era mejor encomendarse a la Divinidad que fiarse de su fondeadero.

Hasta ahora, una de las descripciones más antiguas que se conservan de nuestro puerto es la redactada por el portugués Pedro Texeira Albernas a raíz de su estancia en estas latitudes hacia el año 1626. El texto original, fechado en 1630 y conservado en el Museo Británico, ha llegado hasta nosotros gracias a la labor investigadora de J. L. Casado Soto y a la publicación que sobre esta cuestión hizo hace ya dos décadas¹⁴². El viajero portugués señalaba en sus escritos que el puerto de Castro Urdiales debía tomarse con precaución, hablando de una especie de “maremoto” que había sufrido hacia los años 1594-1597¹⁴³. Texeira apuntaba que a comienzos del siglo XVII, junto con Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera, el de Castro era todavía de los puertos cántabros más activos. La descripción que hizo de la costa castreña decía así:

“Media legua de la villa de Sumorrostro, en el Señorío de Viscaya, al poniente comienza la jurisdicción de las Cuatro Villas en una aldea que llaman San Martín de Ontón, della a dos leguas está la villa de Castro, que llaman de Ordiales, en cuyo espacio hay dos aldeas, que los arroyos en cuyas márgenes están situadas, al entrarse en el mar, hacen unas playas de arena que, con bonanza y tiempo de tierra, se puede en ellas desembarcar. El que más vecino queda a la aldea dicha de San Martín, se dice diciendo que queda, de la referida playa, un tiro de mosquete, situado la tierra adentro. Adelante está el otro, que llaman Brazomar, apartado de la costa un cuarto de legua, y del setentrión una larga legua, está la villa de Castro, primera de las cuatro por esta parte oriental desta provincia.

Está situada la villa de Castro de Ordiales, que llaman, en una punta de tierra o península alta, que por los tres lados le cerca la mar, entrando tanto esta punta en él, que parece más isla que tierra firme, haciendo con la demás costa dicha una grande ensenada volviendo la faz de la villa y de su puerto al mediodía y parte de tierra, siendo una playa con dos costosísimos muelles para el abrigo de los navíos. La villa es abierta, sin cerca ni muralla considerable, siendo de grande población. Vese por la parte del mediodía, fuera donde hoy está la villa, algunos pedazos de muros arruinados y torres almenadas que muestran las reliquias de alguna grande y noble población antigua. Tiene la parte del setentrión y de la mar, en la última parte de la punta que por su altura queda superior al sitio de la villa, un castillo que hoy no sirve de más que de ocupar

¹⁴²Casado Soto (80).

¹⁴³Ibidem, p. 145.

aquel lugar, por no tener más forma de la que fue que las altas y fuertes paredes en pie, y mostrar en ello la antigüedad de su fundación; al pie de un mal formado terraplén tiene cuatro y buenas y gruesas piezas de artillería de bronce descubiertas para la defensa e seguridad de su puerto y muelles. Suélese embravecer tanto en este paraje el mar que muchas veces rompe los muelles con ser bastante fuertes y gruesos, y afirman los naturales de esta villa haber en visto crecido el mar de manera que sobrepujó la altura desta referida península y la altura de las murallas del castillo, y llevando parte de las almenas, que de más de ser en grandemente altas está situado en lo más eminente desta dicha punta de tierra; habiendo tanta altura de allí a la mar que casi el mirarle desvanece la vista. Y así hace semejante prodigio admiración, y no siendo tan afirmado así por los hombres de más importancia y crédito en el gobierno desta villa, y haberlo visto escrito, fuera muy difícil de creer, cobriendo así toda la villa, arruinando gran parte della. Dicen duró tan temeroso suceso un día natural entero en el fin del cual fue bajando y recogéndose las aguas a su centro, dejando así la villa como lo demás descubierto y lleno de grandes pescados, y, con ser aquel lugar adonde tan acostumbrados están a verlos, se admiran de la grandeza y forma de muchos dellos que, embarazados, no se pusieron a recoger con las aguas y así lo hallaban en las calles y casas desta referida villa.

Camina la costa al poniente haciendo una grande ensenada de más de media legua, que en fin remata con un cabo que llaman del Rebanal y, antes de llegar a él tiro de mosquete, está situada una aldea que dicen de Ordiales, de la cual tomó el nombre esta villa de Castro, diciéndose de Ordiales. De aquí al poniente dos leguas desemboca en el río Oriñón, quedando antes de llegar a él un cuarto de legua, un lugar que llaman el Villar. No entrando en este río dicho embarcaciones de ningún género, por pequeñas que sean, por estar siempre la barra cerrada, y así, no tiene población ninguna. Del a dos leguas está la villa de Laredo, segunda de las cuatro por esta parte del levante”¹⁴⁴.

Otro documento valiosísimo par la historia del puerto de Castro Urdiales es el conocido por la historiografía regional como el “Manuscrito de la Torre de Otañes” del año 1651¹⁴⁵. Redactado con ocasión del nombramiento de don Antonio Hurtado de Mendoza como primer Alcalde Mayor de la Villa en el año 1642, ofrece datos muy concisos sobre las características de la costa y puerto, a pesar de ser un texto eminentemente redactado con una mentalidad y fines militares:

“Tiene su asiento (la Villa) en llano en forma de media luna entre las villas de lardo y Portugalete a la orilla del mar Cantábrico que bate parte de sus casas (...). el puerto y surgidero es bueno y fuera mucho mejor a tener abrigo contra los vientos que corren de sententrión como le tiene de los de occidente, porque

¹⁴⁴Ibidem, pp. 147-149.

¹⁴⁵Lacha Otañes y Del Campo Gutierrez (74).

suelen aquellos ocasionar tan desmedidas tormentas que estrellando montes de agua en unas peñas, sobre que está fundado el castillo (grande, fuerte y guarnecido que dio nombre a la villa) levantan olas espumosas que le sobrepujan, siendo alto más de cien estados, y para resguardo de estas tormentas tiene un muelle fortísimo cuyo reparo ordinario es costosísimo y una concha labrada según parece a fuerza de brazos (...).

En la boca del muelle de más de la cadena que tiene (...). Parece que la villa en cuanto a la mar estaba inexpugnable mayormente porque su puerto no es capaz para surgir en él armada gruesa, ni meterse a dar bordes en su concha por ser muy estrecha y llena de ratones y que a cualquier temporal estará sujeta a dar a la costa...¹⁴⁶.

El llamado “Itinerario de Zuyer” del año 1660¹⁴⁷, redactado a modo de libro de viajes con ocasión de una visita religiosa, dice de Castro Urdiales:

“Desde este puerto hasta el de Castro hay cuatro leguas y media muy grandes, todas de pésimo camino sobre rocas y montañas al borde de la mar, atravesándose tres aldeas de las que no he podido saber el número de fuegos, porque tienen las casas muy distantes unas de otras y sobre las montañas; no he visto iglesia alguna por dentro, por encontrarse muy apartadas del camino, que es todo montuoso. Y a una legua de Portugaleta se encuentran algunas casas de la aldea que se llama Las Carreras, y después de otra legua se pasa por la de San Julián de Musques, muy semejante en la escasez de casas, con su iglesia muy distante del camino, que siempre es muy áspero.

Antes de llegar a Onton, lugar de pocas casas, se pasa una montaña escarpadísima que se llama Saltacaballo, y es necesario tomar un guía para encontrar el camino, que conociéndolo se pasa sin peligro, aunque no sin fastidio, por ser en muchas partes angosto y muy malo, pero casi nunca tiene nieve por la vecindad de la mar.

Castro también es villa y puerto de mar muy bello, y poblado con más de 300 fuegos, con mucha nobleza, y en particular tiene algunos caballeros de hábito y cuatro o cinco mayorazgos. En tiempos pasados contaba con mucha gente.

En este lugar hay tres iglesias parroquiales, dos de la religión de San Francisco, una de monjas y otra de hermanos; y la más principal, llamada de Santa María, es de sacerdotes seculares; iglesia muy capaz, de tres naves, situada en alto junto al mar y muelle del puerto. Está oficiada con mucha decencia por catorce beneficiados, y es cabeza de arciprestazgo, teniendo bajo ella cuarenta lugares.

¹⁴⁶Ibidem.

¹⁴⁷Casado Soto (80).

Allí reside el vicario, que es uno de los beneficiados. Tiene ornamentos muy ricos y está mantenida con mucho decoro (...).

Desde Castro a Sant'ander la mayor parte del camino es muy áspero y atravesado, pero sin peligro, esquivando el tercer brazo de mar, que se halla cerca de Sant'ander, y tiene más de una legua de ancho.

El primer brazo de mar que se encuentra yendo de Castro a Sant'ander, está a dos leguas y media de Castro, atravesándose una aldea a cada legua. La primera se llama Cerdigo, que tiene unos 30 fuegos; la iglesia está separada del camino; no se puede saber con certeza el número de fuegos, haciéndose ordinariamente la cuenta según la cantidad de fuegos de cada junta, que llaman por su nombre particular.

Pasada una legua más de camino se encuentra Hissares, aldea de poca consideración, que apenas llega a 20 fuegos, por lo que se divisa; no he podido ver más que una pequeña iglesia. Y, desde Castro hasta aquí el camino es muy bueno pues, aunque se anda sobre rocas, todo él es llano y no tiene pasos difíciles.

Desde Islares hasta el primer brazo de mar hay media legua de camino malo y estrecho, hasta la barca que llaman de Roñón (Oriñón), que se pasa con mucha facilidad sin peligro, no habiéndose oído que haya sucedido desgracia alguna, porque haciendo mal tiempo con fuerte viento no se realiza el paso; y cuando cesa un poco se puede atravesar en menos de un cuarto de hora en una barca donde caven cómodamente tres caballos. Si se quiere evitar esta travesía marítima, es menester rodearla más de seis leguas por montañas de pésimo y peligroso camino, ya que no es usado”¹⁴⁸.

Finalizando el siglo XVIII y después de visitar la Villa, el famoso escritor ilustrado G. M. De Jovellanos dibuja ya a Castro casi como un insignificante puerto exclusivamente de pescadores:

“Puerto pesquero, de 500 habitantes, con 34 grandes lanchas para la pesca del besugo y el atún, y de 29 para la pesca de la sardina (...). Nacen del Castillo dos puentes, uno de ellos muy alto, asentado sobre el continente y una roca aislada. El otro, sobre éste y otra roca. También tiene una dársena al pie de la iglesia, con una sola boca de entrada, que en bajamar, se seca”¹⁴⁹.

Lo mismo hará también en su diccionario geográfico Sebastián Miñano, quien en el año 1826 calificaba de buenos a los muelles y Dársena; volvía a incidir en la importancia de los peñones que acababan en la ermita de Santa Ana y que servían de antemural de los vientos de componente norte. Pero reclamaba también la urgencia de cerrar las grandes grietas de los cantos,

¹⁴⁸Ibidem, pp. 175-177.

¹⁴⁹Prog. S. Andrés, S.C., 1999.

única forma de parar la penetración de las gigantescas olas que de vez en cuando asolaban a la concha castreña¹⁵⁰.

Tal como ya anteriormente hemos comentado, hacia la cuarta década del siglo XIX el puerto castreño comenzó a ser contemplado, era una de sus pocas alternativas para poder ser arreglado, como un “Puerto refugio”. La comisión de Obras del puerto apuntaba en el año 1834:

“Desde fecha muy lejana y en varias épocas, fue reconocido repetidas veces este puerto por ingenieros nombrados por orden de S.M., resultando siempre de sus informes, las particulares ventajas que ofrece especialmente de ser considerado que en una costa tan brava y tormentosa como la cantábrica, solo el puerto de Castro pudiera prestar amparo y salvación a los buques que en graves borrascas naveguen en ella (...). La construcción de este puerto está íntimamente ligada a la obra del camino de Burgos a Bercedo que se prolongó hasta esta villa, porque uno de sus principales objetos es proporcionar la extracción de los granos de Castilla por la costa...”¹⁵¹.

Opinión que con más argumentos se volverá a repetir en un informe del año 1852:

“El puerto de Castro Urdiales es en concepto de esta Junta el más a propósito de cuantos se conocen en esta borrascosa costa par asegurar abrigo a los buques en casos de temporal, y ni el Abra de Bilbao ni otro alguno puede disputarle en justicia la declaración de puerto de refugio.

Pequeños son sus muelles, y en sus reducida dársena no pueden entrar sino buques de menor porte; pero tienen una concha muy capaz y segura, y tal cual la presenta la naturaleza ha servido y servirá en casi todos los temporales de salvamento a buques de todos portes (...).

Ningún pueblo de la costa reúne estas apreciables circunstancias en el grado que Castro Urdiales, y a poco que la ciencia y el arte mejoraran, su concha en los casos de temporal presentaría un fondeadero del todo seguro y asequible en todos tiempos a los buques de todos portes.

En ninguna parte hacen más falta los puertos de refugio que en la costa de Cantabria, en esta costa erizada de peñas, en esta costa en donde escasean las ensenadas, tanto cuanto surgen en invierno los temporales del oeste, por cuya razón la Junta no sólo piensa que Castro Urdiales reúne en sí cuantas circunstancias pueden esgrimir para Puerto de refugio, sino que es necesario declararlo tal en bien del comercio y de la Humanidad doliente”¹⁵².

¹⁵⁰Miñano (1826).

¹⁵¹A.M.C.U., Correspondencia Obras del Puerto (1834), 1679-s/n(2), Carta de 23 de febrero de 1834.

¹⁵²A.M.C.U., Carta, Junta del Puerto al Gobernador de Santander, 1493-exp.16, 26 de abril de 1852.

Por último, el célebre, y no por ello suficientemente utilizado, diccionario de don Pascual Madoz, señalaba al mediar el siglo XIX, según los datos aportados por su corresponsal:

“(…) al E. El puerto con 2 buenos muelles, dentro de los que se encuentra la dársena donde se abrigan los buques mayores y menores que arriban al puerto. (...) Desde el peñasco en que finaliza la tierra y están fundados la iglesia y el castillo, se prolongan al E. dos escarpadas rocas unidas artificialmente por dos grandes arcos de los que el extremo del uno toca la gran roca aislada, do se halla la antiquísima ermita de Santa Ana. Este ramal forma un ángulo casi recto con la línea del puerto, sirviéndole por su considerable altura de antemural para los vientos del O., NO. Y N., pero la abertura de los dos arcos de entrada a las embravecidas olas del mar del N. Y EN. que impiden el sosiego y seguridad que era de esperar, en un puerto tan bien situado, si estuviesen cerrados aquellos y no tuviesen el desabrigo de los vientos del EN. y E. Para su remedio el ingeniero hidráulico D. José María Mathe, de orden de S. M. En el año 1832, levantó un plano de una segunda dársena más al E., proyectando la prolongación de un muelle desde la roca del castillo en dirección SE., y otro que debí partir de la Peña del Torrejón hacia el EN; con lo cual, sin necesidad de cerrar los arcos, quedaba un magnífico y seguro puerto tan accesible a todo buque en las tempestades, como profundo, pues dentro de dichos muelles se encontraba un fondo en las bajamareas equinociales, de 14 hasta 37 pies de agua; no paraba aquí el beneficio; extendiase hasta aumentar la población con un dilatado y delicioso terreno hacia la parte S. Este proyecto de tan conocida utilidad quedó paralizado a causa de las vicisitudes porque ha pasado la nación. Por último, el ayuntamiento ha representado a S. M. La conveniencia general de cerrar los arcos citados, solicitando al propio tiempo 30.000 duros (...). No se crea por esto que el puerto de Castro carece de seguridad para los navegantes: la tiene y una prueba de ello es el refrán común de los afligidos marinos cuando cerrados los puertos de Santander y Santoña por la bravura del mar y furia de los vientos, exclaman *á Castro ó al cielo*: en Castro hallan fácil acceso y salvación los buques que se encuentran en la costa de Cantabria, siendo muy frecuente ver algunos que desde los cabos de Ortegá y peñas son arrojados a este puerto de refugio¹⁵³ (...).

A ½ y 4 leg. E. De Castro se encuentran los puertecitos de Dícido y Ontón: en el primero descargan las lanchas la vena que conducen desde Somorrostro para las ferrerías del país; y en el segundo suelen cargar igualmente vena de los criaderos que existen en el término de dicho Ontón, si bien la calidad de ésta sólo es aplicable a los hornos de fundición...¹⁵⁴

¹⁵³Madoz (re. 84), pp. 78-80.

¹⁵⁴Ibidem, p. 195.

6. UN CONDICIONANTE: LAS FORTIFICACIONES MILITARES

En la primera parte de este trabajo, la dedicada fundamentalmente a la Edad Media, y en algunos párrafos del presente capítulo, hicimos referencia a la importancia que el elemento militar-defensivo ha tenido en la historia urbana y portuaria de Castro Urdiales, al ser considerada por los poderes centrales de la Monarquía desde tiempos muy tempranos como una zona de frontera. Rafael Palacio en un magnífico trabajo, después de quejarse con crudeza, sin duda con toda razón, por la falta de investigaciones sobre esta cuestión a pesar de su evidente importancia, señala: “El litoral de Cantabria, por su proximidad a Francia e Inglaterra, fue considerado como zona fronteriza por los sucesivos monarcas españoles, y vivió en los siglos XVI a XVIII en estado de alerta permanente ante el temor de ataques enemigos que tenían por objeto arruinar las pesquerías, destruir astilleros, apresar embarcaciones y saquear las poblaciones más florecientes. Las comunidades más dinámicas de la región se vieron de este modo oligadas a realizar un continuo esfuerzo para vigilar y defender su territorio, levantando en su suelo gran cantidad de fortificaciones. Estas estructuras, especialmente en el siglo XVIII, alcanzaron cierta complejidad constructiva, con almacenes, cuerpos de guardia, plataformas enlosadas, etc.”¹⁵⁵.

Esta constante de lo militar supuso tanto para la hacienda municipal como para la economía general de la villa de Castro Urdiales, ya de por sí depauperadas y en continuo empeoramiento con el paso de los siglos, un esfuerzo la mayor parte de las veces superior a sus verdaderas posibilidades, y que drenó unos valiosísimos recursos que bien pudieron haber sido empleados en otras cosas más productivas. Los castreños tuvieron que realizar repetidos gastos para mantener, muchas veces reconstruir, baluartes y murallas, costear el armamento y organizar alardes militares. Pero, también es cierto que gracias a todos estos desembolsos se pudo mantener en pie el castillo, puentes, y se arreglaron y ampliaron algunas zonas colindantes a los muelles, contribuyendo así a dotar de mejores infraestructuras al puerto.

Ahora bien, el panorama militar que se presentó con toda claridad desde principios del siglo XVI, y que cortaba radicalmente con la Edad Media, partía de un nuevo hecho: el uso creciente de la pólvora. Así, todas las fortificaciones empezaron a diseñarse y construirse en función de la cañonería¹⁵⁶. El perfeccionamiento del explosivo, cañones y minas, hizo inservibles a las antiguas fortificaciones medievales; de modo que fue imprescindible empezar a construir muros con gruesos terraplenes, abandonar los vetustos torreones y en su lugar edificar baluartes pentagonales por influencia de la ingeniería militar italiana. La colocación de baluartes en ángulo evitaba la existencia de zonas muertas al cruzar la dirección del fuego, y los terraplenes minimizaban el efecto de los proyectiles del enemigo¹⁵⁷. Además, estas fortificaciones modernas debían también mantenerse en función de la acogida de la artillería: emplazamiento en explanadas y plataformas lo suficientemente firmes y sólidas para albergar cañones cada vez más pesados y móviles por la utilización de cureñas.

¹⁵⁵Palacio Ramos (96), p. 159.

¹⁵⁶Cámara Alonso (91).

¹⁵⁷Palacio Ramos, ob. cit.

Aunque ciertamente requeriría de un estudio documental y arqueológico más amplio, no cabe duda que buena parte de las obras que a partir del siglo XVI se hicieron en el castillo, Santa Ana, San Guillén, campos de Santa María y hasta en los muelles, se realizaron pensando en estos nuevos sistemas de fortificación y armamentos¹⁵⁸. Todavía, por ejemplo, un simple paseo por los muelles castreños enseña y muestra que algunas de sus explanadas se construyeron pensando en la colocación de robustos cañones de defensa. También, recordemos, que al estudiar las obras portuarias anteriormente, hemos podido comprobar la presencia de ingenieros militares en el puerto de Castro y la salvación del castillo gracias a su labor.

Probablemente la obra de defensa peor atendida aquí fue la de su vieja muralla. A comienzos del Quinientos el vetusto paredón medieval que encorsetaba la Villa estaba en un estado de auténtica ruina. En la década de 1570 el monarca Felipe II intentó articular para toda la costa cantábrica un plan integral de defensa ante lo grave de las tensiones con Inglaterra. En nuestro caso concedió al Ayuntamiento en el año 1571 un privilegio para que ciertas cantidades recaudadas en concepto de penas pudiesen ser empleadas en el reparo de las murallas: *“Por quanto por parte de Vos el Conzejo, Justiçia, Regidores (...) de la villa de Castro Urdiales nos ha sido fecha relación que de la çerca y murallas della por ser antiguas se han caydo algunos pedaços, y que por se rpuerto de mar y avierto y estar en frontera de Franzia y de Inglaterra, los corsarios podrían saltar de noche en tierra en muchos desembarcaderos...”*¹⁵⁹.

Sin embargo, las dificultades presupuestarias de la Corona y de las haciendas municipales significaron que aquellas obras de defensa no se hicieran durante los siglos XVI y XVII todo lo bien que era necesario. No hay más que repasar en nuestro caso el contenido del “Manuscrito de Otañes” a mediados del Seiscentos, no olvidemos que era un alegato y estudio de defensa militar, para darnos cuenta de cuál era el estado en que se encontraban las fortificaciones castreñas:

“APUNTAMIENTOS que se ofrecen para la defensa de Castro de Urdiales y fortificación de sus murallas por si los enemigos de la Corona de España la quisieren invadir y sitiar por mar y tierra.

Fortificación de Castro.

La mayor defensa en la ocasión es la gente y si se aguarda a llamarla de fuera cuando el enemigo está a la vista llegará tarde el socorro y así en teniendo avisos que hay armadas que amenacen se debe obligar particularmente a los que viven más apartados que tocan al partido de la villa que vengan con tiempo a hacer las guardas y centinelas y que en tales ocasiones no se permita a nadie que por mar ni por tierra haga ausencia.

El castillo con las dos puertas y con las cuatro piezas tiene las que le bastan porque las piezas de él sólo pueden servir para lejos porque caen

¹⁵⁸ Incluso parece que a comienzos del siglo XVI algunas de las viejas torres medievales del puerto, como la de Lope de Otañez, estaban fuertemente artilladas.

¹⁵⁹ A.M.C.U., Privilegios y Provisiones, 4-17, 22 de febrero de 1571.

muy altas y así más servirán de espantar que de ofender. El hoyo que estaría en él a la parte del arco de Santa Ana no era de terraplenar por lo que se dirá en la prosecución del agua y porque para la mosquetería basta la muralla y para la artillería descubre muy poco y es mucha su altura para ofender a los que estuvieren en la concha. Bien sería reparar algunos avujeros que me parece haber visto en el lienzo del castillo que sale enfrente de la iglesia y que en la bóveda en la parte que mira a este lienzo se ponga puerta para que aunque el lienzo caiga todavía el castillo quede en defensa.

En todos los puestos que la villa tiene para poder plantar artillería ninguna es de más servicio y efecto que la escalerilla de Santa Ana y aunque al presente está estrecha se puede ensanchar creciendo un paredón por la parte del cubo que no puede ser mucha costa pues bastará de tres pies de ancho que no ha de servir de hacer más fuerza que detener el terraplano y allí no es menester parapeto alto mas que otro tal como el del castillo advirtiendo que vaya escarpado para poder jugar más bien la artillería y que el escarpe sea de losas para que si alguna bala diere en él vuele por alto.

Las piezas que están a San Guillén debajo de la escuela estarán mucho mejor en el muelle que cae a San Guillén porque descubrirán más y alcanzarán más y como más cercanas al agua serán los tiros más ciertos, y cuando para esto convenga entrarse alguna parte en la guerta que cae a las espaldas, en ocasiones tales todo es de la villa y cuando esto no se pudiese ejecutar por la mala calidad del sitio y no se poder picar las peñas se podrán retirar las escalerillas más a la punta del muelle y aun condenarlas y extender la plataforma hacia la bajada para el muelle y por este camino se conseguirá el cubrirse la bajada para el muelle que es de harta importancia. El parapeto no sea flaco tenga cinco o seis pies de ancho y de muy buena piedra crecida y bien labrada y ajustada y con buen escarpe.

La pieza de la punta del muelle está en buen puesto la tronera está muy desamparada. Convendrá cubrirla por lo menos hasta donde la pieza pueda jugarse francamente.

El parapeto frente de las casas del comisario Eusebio de Vidaña conviene crecerle hasta el pecho y condenar aquella escalería también conviene crecer en la misma forma el parapeto del campillo. Las casas que hay en la calle de la mar que no tienen muelle bien será que de piedra o con pala y la azada se haga allí algún modo de reparo para impedir la desemarcación.

La trinchera de la Barrera todo lo que es de piedra está malísimo porque fuera de las tñoneras es, obra bastarda y flaca y alta y no tiene banquetas para poder valerse la mosquetería que es la que principalmente ofende como más cierta y continua y tengo por sin duda que a los primeros balazos se pasará la trinchera y las piedras de ella matarán más gente que las balas, conviene para reparo de este daño por la parte del mar a modo de punta de diamante disponer con piedras o con céspedes y estacas fortificar la trinchera a prueba de cañón.

El cubo que tenía el torrejón y cuantos cubos tenía la muralla son fabricados a lo antiguo en tiempo de ballestones de palo, hoy han de servir de traveses para guardar las cortinas, han de bajar hasta el pecho de un hombre para que pueda jugar el mosquete y reparar los que estuvieren sin

parapeto.

Las murallas limpiarlas y quitar todos los embarazos y ponerlas muy aderezado el paso para que de una a otra parte se pueda pasar francamente. Las puertas de la villa son lo más flaco que tienen y así convendrá si tienen buenas cárceles aferrarlas de tablones y tener ojeado material para las atarraplenat y para esto valerse de cuanto se hallare más a mano y en particular la puerta de Nuestra Señora de los Portales por causa de la ermita que está la más peligrosa y sujeta a que con tin barril de pólvora la vuelen y porque la ermita siempre está hecha, hay que atajarla ya con estacada gruesa en la frente de la bóveda ya con disponer una media luna de la escalera de la misma ermita hasta la muralla que se podrá hacer con cuatro o seis tinas y terraplenarlas. La puerta de Santa Catalina por su retiro y por la vecindad de la peña de Pando podrá servir para el socorro entradas y salidas y disponer que en los dos vacíos que hay entre la ermita y la muralla y la guerta de las monjas se haga una trinchera en donde con banquetta se pueda jugar mosquetería, porque conviene que sea algo alta para que no tenga facilidad de saltarse y aún se podía hacer algún modo de foso y para el servicio de las heredades podrá quedar puerta en la parte que cae a las monjas.

Todo lo que llaman tras la cerca desde Santa Catalina hasta San Francisco es preciso rasar las paredes de las viñas que hacen frente a las murallas porque con ellas hallara el enemigo hechas trincheras para que de las murallas no le puedan ofender, y tiene poco un estado de hombre que cavar para picar las murallas o minarlas desde las paredes, y los dueños de las viñas podrán tener con llaves comunes una puerta a San Francisco y otra, a Santa Catalina con que les quedan las heredades cerradas para la defensa del ganado y sufranlo mal o bien, lo cierto es que es inexcusable el quitarlas y que fue mal hecho el permitirselas y tanto es necesario atender a la defensa por la tierra, cuanto por la mar parece que no tiene necesidad tanta. Repárese si en algunas puertas de la villa en los cubos de ellas o en las ermitas abriendo troneras •hay disposición para poner alguna pieza de artillería que aunque no sea más de a cuatro, o, a seis libras de bala, no había tales pedreros.

En la boca del muelle de más de la cadena que tiene sc podrían disponer por la parte de fuera de ella dos argollas pendientes de ellas sus troncos de cadenas para la creciente y menguante del mar y atravesar una viga u dos agayadas •bien con pipas que serán muy bien fiador, la cadena principal y esta viga se podrá poner con su candado para que sólo sirva en la ocasión que se pueda ofrecer.

Parece que la villa en cuanto al mar estaba inexpugnable mayormente porque su puerto no es capaz para surgir en él armada gruesa ni meterse a dar bordes en su concha por ser muy estrecha y llena de ratones y que a cualquier temporal estará sujeta a dar a la costa y así se debe recelar más la invasión por tierra en que se ofrecen cuatro desembarcaderos, uno el arenal de Mioño (y es el más peligroso) otro el arenal de Brazomar, otro el Aranzan, otro Urdiales, convendrá con la palabra y azada abrir trincheras en Mioño así por la frente como por los lados y en cuanto al arenal de Brazomar hacer troneras en todas las paredes de las viñas que caen al arenal agujereándolas de dos en dos pasos cuanto baste a poder jugar el mosquete; lo mismo en los otros dos desembarcaderos y dejando cubiertos los puestos de la villa y la demás gente con buenos carros asista a los desembarcaderos dándose la mano los de Brazomar y Mioño pues caen tan cerca que a los desembarcaderos vale un hombre por muchos,y

más recelo el de Mioño que el de Brazomar así por la barra como porque queda todo en seco y no ha de querer el enemigo empeñarse donde no pueda salir cuando quisiere, y aunque ganen el arenal de Mioño, tiene mucha dificultad para marchar porque no lo puede hacer en orden y hay muchos pasos en que poca gente podrá ofender a mucha.

En todo trance la gente que estuviere fuera no conviene retirarse a la villa que más ha de ofender al enemigo de la parte de fuera pues el terreno de la peña de Pando y Castañales están a propósito.

En las dos callejas que tiene el arenal de Brazomar se atraviere por el suelo un madero que esté fijo y no embarace el paso y otro en el alto de un estado que no impida el servicio de las dichas callejas. Esto para sí conviene cerrarlas con estacas dobladas pues para eso hay a mano orquillas y cadenas de las viñas cuando no haya otras vigas.

Las mujeres y mozas que puedan servir conservarlas en la villa pues para muchas cosas excusarán otros tantos hombres y aún si se ofrece tomarán también como ellos el arcabuz.

En ocasión de que lleguen a picar la muralla o minarla o darle asalto es grande defensa de trecho a trecho hervir agua, aceite brea, y alquitrán y arrojarla por las murallas sacándolo donde lo hubiere sin perdonar a nadie que en lances oportunos todo es común y estos géneros no pueden faltar en la villa pues el aceite lo tendrán los escabecheros y la brea y alquitrán los marineros.

Las armas de los vecinos y de los que acuden de fuera generalmente todos son alcabuces picas y venablos y otras armas manuales las picas son de muy poco servicio no es sitio donde pueda entrar la caballería y así medias picas y otras armas manuales las tengo por mejores. La falta viene a ser grande en la mosquetería y no sé que haya más de hasta cuarenta de ellos que tiene la villa y algunos los maestros de las Zabras y para de los muelles y de las murallas es la primera arma de todas y así convendrá dar medio para que haya hasta ducientos mosquetes, ofrécese que se podrá repartir a los hombres acomodados de la república y de la junta, y que los que tienen haciendas y viven fuera acomodados sean los primeros a quien se les reparta unos a seis mosquetes y otros a más y otros a menos conforme a su posibilidad u caudal y que los tengan de manifiesto en sus casas con su pólvora balas y cuerda (que no hay tal tapicería para una pieza). Obligar a todos los vecinos y a los de la fundición y dotación a que tengan bizcocho en principio de cada verano la cantidad que pareciere por lo menos para que tenga que gastar en quince días, que no parece puede haber en la villa sitio que dure tanto.

El agua es la que más ha de necesitar la villa pues con tanta facilidad se le quita toda y así conviene prevenir con tiempo encerrarla en las tinas y demás vasijas que hubiere aunque por ser de fuentes se conservara muy poco, por lo cual en el hoyo del castillo se podría disponer una muy muy buena cisterna losándole y embetunándole, las paredes están hechas sólo convendría cubrirlas y hacerle su vertiente al mar. Para limpiarla al principio del invierno podrase encaminar a esta cisterna el agua de la bóveda del castillo.

Obligar a todos los que tienen huertas dentro de los muros de la villa a que hagan en ellas sus pozos.

De leña siempre habrá provisión y los escabecheros la tienen.

Carbón es necesario prevenir para muchas cosas de que habrán de servir las fraguas de herreros y cerrajeros y así con tiempo se encierra valiéndose del que tuvieren las herrerías.

Prevenir en las puertas trincheras y medias lunas y lo mismo en la parte que conocieren que el enemigo hace o ha de hacer mina y para ello son muy a propósito las tinas y cubas de los vecinos terraplenadas.

La villa está necesitada como es notorio a sus vecinos por lo cual es bien que ellos mismos la ayuden a estos reparos yendo de cada casa personas que sirvan de lo necesario advirtiéndolo que para defensa tan del servicio de su Majestad y tan en honor y utilidad de la villa nadie sea de escusar, los primeros han de ser los Regidores y la gente principal sin que se escusen los de la jurisdicción ni los de la dotación.

Todavía quedo escrupuloso de la trinchera de piedra de la Varrera porque la juzgo en el suelo a la primera ida y venida y maltratados a los que la asistieren, y en todo trance las piezas estarán más seguras y libres cuanto estuvieren más distantes en diversos puestos ofreciéndose advirtiéndolo que estarían bien cuatro piezas, una en la ventana del torrontero que pienso aquella muralla está indefensa, dos en el fajadillo de la Plazuela con hacerle allí una cárcel de pared y terraplenarla, será muy poca la obra, pues el muelle podrá quedar por parapeto, otra parece que está convidando en el patinejo de Santa Ana (ya que en la escalera no hay lugar de ponerse) que por lo menos en él estará de más servicio y efecto que en el castillo.

El corredor de Santa Ana pues ha de haber en él mosquetería es fuerza prevenir tablones a prueba de mosquete para seguridad de la gente que en él asistiere y andar libremente.

Para defensa de la mosquetería estuviere en los muelles y en los encalados se podrán hacer saeteras y bien rasgadas con cestas (pues hay abundancia) y llenarlas de tierra con que el mosquetero estará seguro de las balas que vinieren atravesadas, y esta misma defensa se podrá usar en las murallas si llegare el caso.

Conferido todo con personas prácticas y cursadas en estas materias y lo que se acordare ejecutarlo sin recelo de quejas ni de apelaciones que seran todas otras tantas alabanzas para el gobierno¹⁶⁰.

Finalizando el siglo XVIII, conocemos gracias a los alegatos presentados por la Villa para no contribuir al pago de un puente cántabro que se habían hecho algunas obras en el castillo, que éste poco a poco fue variando su aspecto medieval y adaptándose para soportar el peso y el espacio de la artillería: “(...) como también en el castillo maior desmontó una peña muy crecida a fuerza de pólvora con gran trabajo, y esto para hacer más capaz como lo está ahora, la Plaza de Armas y con disposición de fuegar su Artillería sin embarazo de un cañón con otro, lo que

¹⁶⁰Lacha Otañes y Del Campo Gutierrez, ob. Cit., pp. 48-53.

*antes no se podía*¹⁶¹; y que también se enlosó la Plaza de armas y se agrandó la nave y bóveda para asegurar mejor el almacenamiento de la pólvora¹⁶². Además, este mismo documento señala en una de las declaraciones de los testigos oculares: *“Y también bio hacer el testigo un parapeto y fuerte de cal y canto, parte adentro de la Puerta de la villa, camino de Castilla, que está con trece troneras y sus cañones de artillería real en el sitio de la Barrera dentro de las murallas que circundan esta villa, por la parte de tierra, sitio al parecer del testigo donde se puede embarazar la entrada de los enemigos en el puerto. También vio hacer partida de diez y ocho cureñas para otros diez cañones de artillería y cubierto para todos ellos en los castillos de la Barrera, San Guillén y Torrejón y que todos tienen sus piezas de artillería (...). como también ha visto en diferentes tiempos y ocasiones a los vecinos de esta villa reparar con mucho trabajo los muebles de la entrada del puerto, el cual sabe el testigo es uno de los más seguros de la costa. Y sabe por haberse ejercitado y de veinte años en el arte de la navegación, que cuando las armadas y navíos no pueden tomar abrigo y surjidero del Fraile de Santoña, vienen a este puerto con mucho seguro con todo mal temporal. Manteniendo como han mantenido y mantienen los muelles de este Puerto, castillos, fuxentes, de la Barrera, San Guillén y Torrejón, con cuarenta y dos cañones de Artillería, todo preciso para el real servicio, defensa y conservación de esta dha villa y de las armadas, navíos y embarcaciones, de todo género que aportan a este puerto con seguridad por plaza fuerte y capital, haciendo de centinelas sus vecinos en tiempos de guerras*¹⁶³.

Con la llegada del siglo XVIII y de la nueva dinastía de los Borbones mejoraron sensiblemente la realidad de las fortificaciones costeras, sobre todo a raíz de la creación de la Real Junta de Fortificación y del Cuerpo de Ingenieros¹⁶⁴. En nuestro caso se levantó a principios de la centuria una plataforma, llamada “Fortificación Mayor”, al pie del muro del castillo capaz de albergar 9 piezas más de artillería y alrededor de 15 en 1850. Dos cañones funcionaban en el fortín de San Guillén, existiendo también artillería “bajo la Iglesia Mayor”, “fortificación de la Barrera”, en los muelles de la Dársena y Plazuela, alrededores de las escuelas y en el Torrejón¹⁶⁵.

En definitiva, la villa de Castro Urdiales entre los siglos XVI y XIX vivió como un auténtico y enorme cuartel fieramente protegido. Todas las grandes obras, tanto civiles como religiosas, y también el propio puerto, estuvieron supeditados a las necesidades militares de defensa¹⁶⁶. La situación era tan auténtica que incluso los soldados de aquel gigantesco cuartel-fortín eran los propios vecinos de la Villa. Esta es una cuestión que ha solido ser olvidada por la historiografía de la localidad, y que incluso explica buena parte del viejo carácter de los castreños. Potencialmente todo el pueblo era un cuartel de soldados. Castro dependía del Corregidor de las Cuatro Villas, casi siempre con residencia en Laredo; pero en cuestiones militares gozaba de una casi completa

¹⁶¹Prada, Ilustración de Castro, junio de 2000.

¹⁶²Prada, Ilustración de Castro, agosto de 2000.

¹⁶³Ibidem.

¹⁶⁴Palacio Ramos, ob. Cit., pp. 179 y 189.

¹⁶⁵Ibidem.

¹⁶⁶La preocupación defensiva fue general en todo el Cantábrico. Por ejemplo, en Bermeo durante casi todo el siglo XVIII se prestó mucha más atención a las obras de defensa militar que a las estrictamente portuarias, Rivera Medina (97). Incluso hubo casos, como pudo ser el de Arminza, cuyos puertos nacieron como auténticos fortines, Ochoa de Zabalegui (98).

autonomía. El alcalde mayor de la Villa era el Gobernador de armas y el jefe supremo con el grado de capitán. El Procurador General resultaba ser su primer asistente con el título de alférez, y el Procurador del Cabildo de mareantes y pescadores de San Andrés la tercera autoridad militar con el grado de sargento¹⁶⁷. Los soldados, ya lo sabemos, todos los vecinos de la jurisdicción.

Cada vez que se presentaba algún peligro, real o supuesto, el pueblo entero se presentaba en armas, y con sus mandos inmediatamente empezaba a realizar ensayos y prácticas militares. Eran los llamados en los documentos “alardes” del vecindario. Por esta razón prácticamente todos los castreños, a diferencia de otras muchas villas y regiones, conocían algo de los rudimentos de la instrucción militar y el manejo de armas menores y cañones¹⁶⁸. No es extraño por ello que en los ejércitos y sobre todo en la Armada los castreños estuviesen muy bien considerados, pues además de magníficos marinos eran excelentes y adiestrados soldados, buenos conocedores del manejo de las armas de fuego. Indudablemente, aunque realmente éste sería ya un tema para otro estudio y enfoque disciplinario, buena parte del carácter bravo y hasta altivo que siempre han tenido los castreños tendría sus orígenes en aquellas “milicias concejiles”. Ocasiones tuvieron de demostrar esta fiereza y disciplina militar, y probablemente la mejor en la famosa “Francesada” de comienzos del siglo XIX: aunque sea sólo a modo de pequeño apunte, no podemos dejar de mencionar que en nuestra opinión hubiese sido imposible resistir un asedio tan largo, a pesar de la presencia de fuerzas militares regulares, de no haber contado con un vecindario adiestrado y con una idea muy clara de los que era una cadena de mando y el manejo de las armas de fuego.

En el año 1712, buscando de las autoridades reales una serie de exenciones tributarias, el Ayuntamiento realizaba uno alegato que dibuja muy a las claras buena parte de la realidad castreña, muy parecida a la de las otras junteras de las Cuatro Villas de la Costa:

“(…) en consideración a que los vezinos y naturales de estas quatro Villas de la Costa y frontera de el mar que son plazas cerradas y presidios en todos tiempos han estado y están expuestas a las invasiones de los enemigos, así las que hazen y pueden hazer con escuadras como por los corsarios que continuamente infestan la costa haziendo robos y saqueos; y que están obligados los naturales a acudir a su costa con armas y muniziones a las llamadas del Capital de Guerra, sarjentos y demás cavos militares, como lo han hecho y hazen repetidas vezes, y a los reparos de fortificaciones y trincheras y montar la artillería, sirviendo así la Infantería como los artilleros sin sueldo alguno. Y todo a sus expensas, y además de lo referido en los tiempos de Armadas de mar de S. M. se sacan de estos puertos las marinerías, y están alistados con la splazas correspondientes en la Beduria destas quatro villas y en los casos necesarios se les obliga aunque sea involuntariamente. Y no sólo se tripulan los navíos de Marinería sino también de la Infantería, sacándola de dchas villas y su bastón (...) no tienen las demás provinziias del Interior de Castilla. Y actualmente se

¹⁶⁷Pecharroman (85), p. 245.

¹⁶⁸ Uno de los muchos ejemplos que se pueden poner: en el año 1762 se hizo alarde en la Vila “(...) quando todos los días se están viendo corsarios de dha nazió Británica, y que se puede temer un desembarco”, A.M.C.U., Decretos (1762), 40-3, Ayunt., 17 de abril de 1762.

hallan sirviendo a Su magestad en sus Reales Ejércitos (...) diferentes Hijos y Naturales de estas dchas villas con los empleos de tenientes, coroneles, sargentos mayores, capitanes de cavallería y infantería... ”¹⁶⁹.

¹⁶⁹A.M.C.U., Decretos, Leg. 41-1, Ayunta., 10 de febrero de 1712.

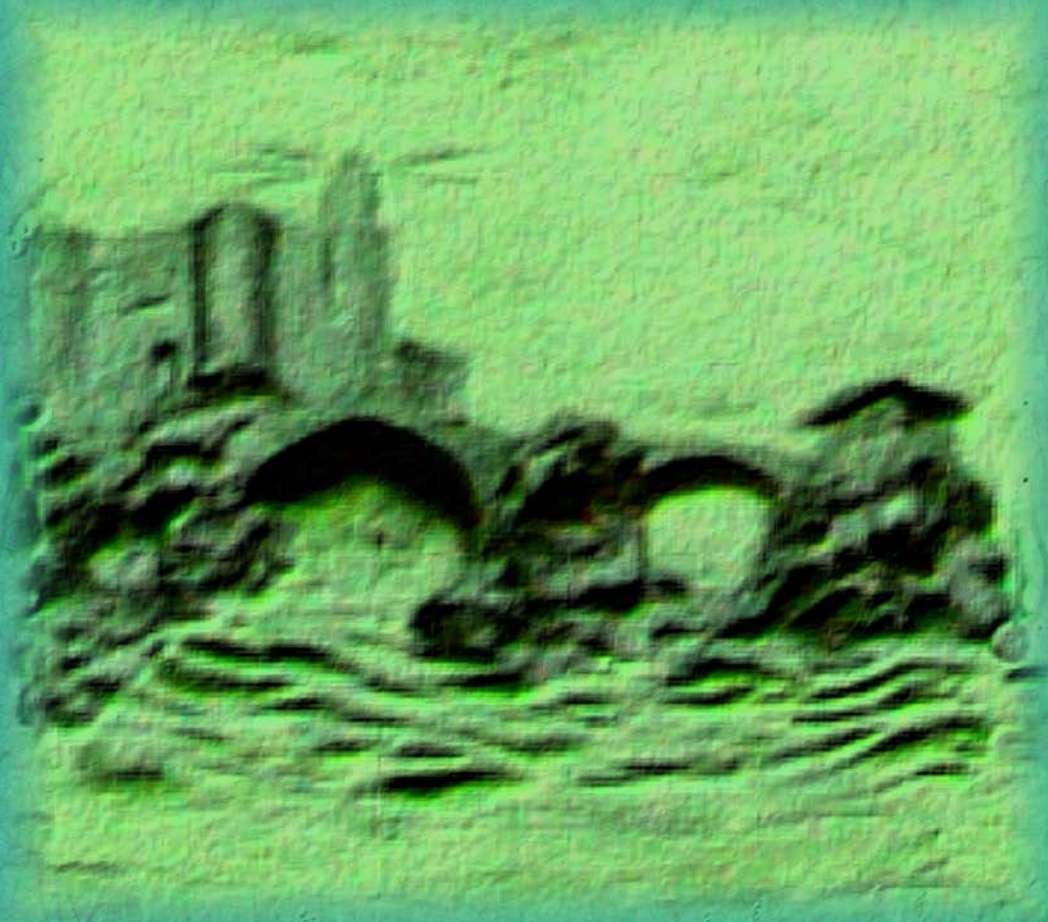


Plano - año 1813 - Ejército francés
Detalle puerto



Plano - Sitio 1813
Detalle puerto











Plano Coello - 1850
Detalle puerto

Plano Reforma muelles - 1866
Detalle puerto



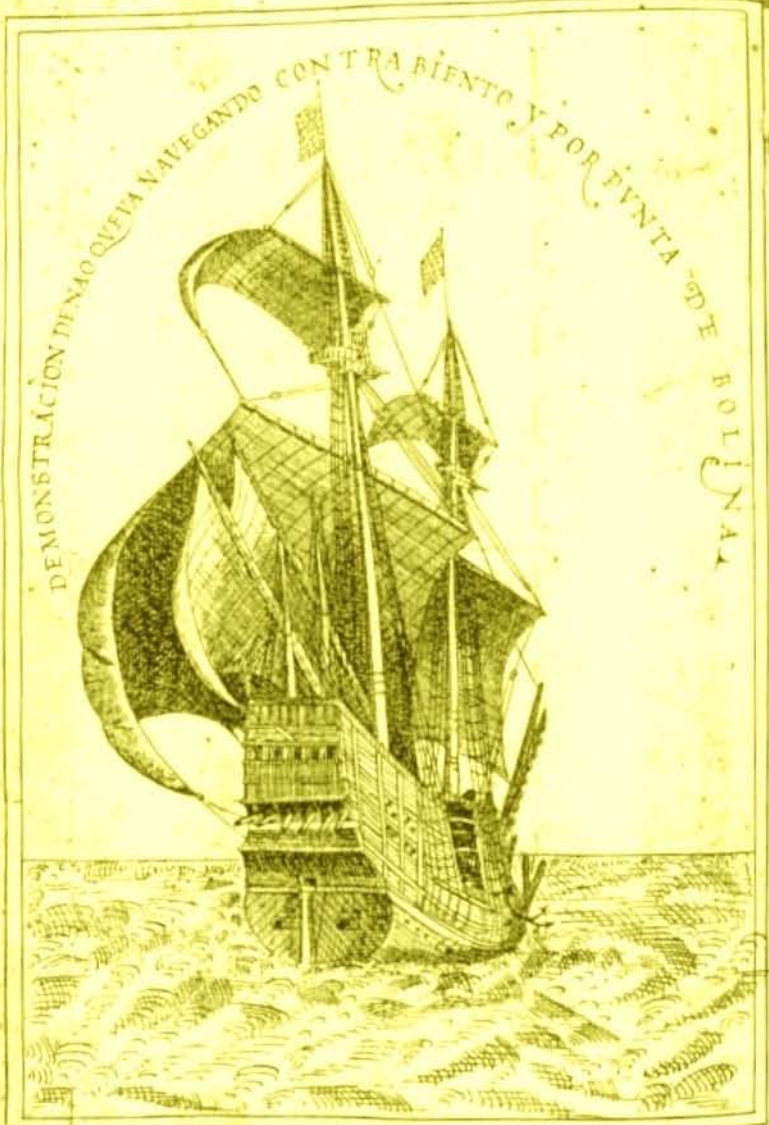
Plano Ensanche - 1895
Detalle puerto



Posibles restos del palacio
del Rey Alfonso



Iglesia de San Pedro
(detalle)



LIBRO SEGUNDO

del ytinerrario de los mares ytierras Ocidentales, en que despues de auer salido todas las naos de la flota fuera de la barra de Sanct Lucar, y estando todas fuera Reparando amaynadas yfirtas, se comienza entre los interlocutores el

Dialogo que trata de la navegacion que se deue hazer desde alli hasta llegar a las yllas de Cana-

ria.

TRISTAN

TVERA DE LA BARRA ME PARECE QUE ESTAMOS, señor Piloto, Bendito Dios, y hazlo como que hauremos salido bien y en buen tiempo, y en buen día, y buena era, y sin sucesos de nos desgracia ni socorra ni otra pesadumbre alguna, que no ha sido por lo que soy informado de lo que suele acontecer en la entrada y salida de este puerto y de otros semejantes, especialmente a flota tan grande como es esta de tantas y tan grandes naos Dios la guarde y libte de todo mal y lleue y buelua a Saluación como yo desearíamos, y que yo os ame Señor que estoy muy a

almadrado

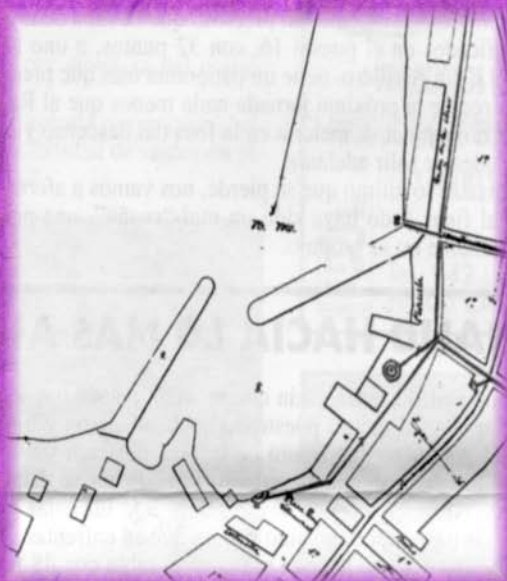


Viejo sello/tampón del Ayuntamiento de Castro - S. XIX
(un buque velero nos recuerda el pasado naviero de Castro)

Antiguo cañón de las defensas castreñas,
En la actualidad empotrado en el muelle

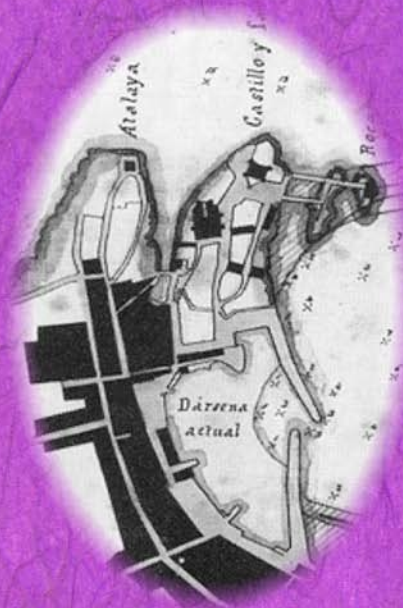


Detalle del puerto - Plano, años 60
(puede todavía apreciarse el saliente de las Peñas Ymeas)



Plano - año 1862 -detalle del puerto
(J. d. Cagigas, alcantarillado y aguas)

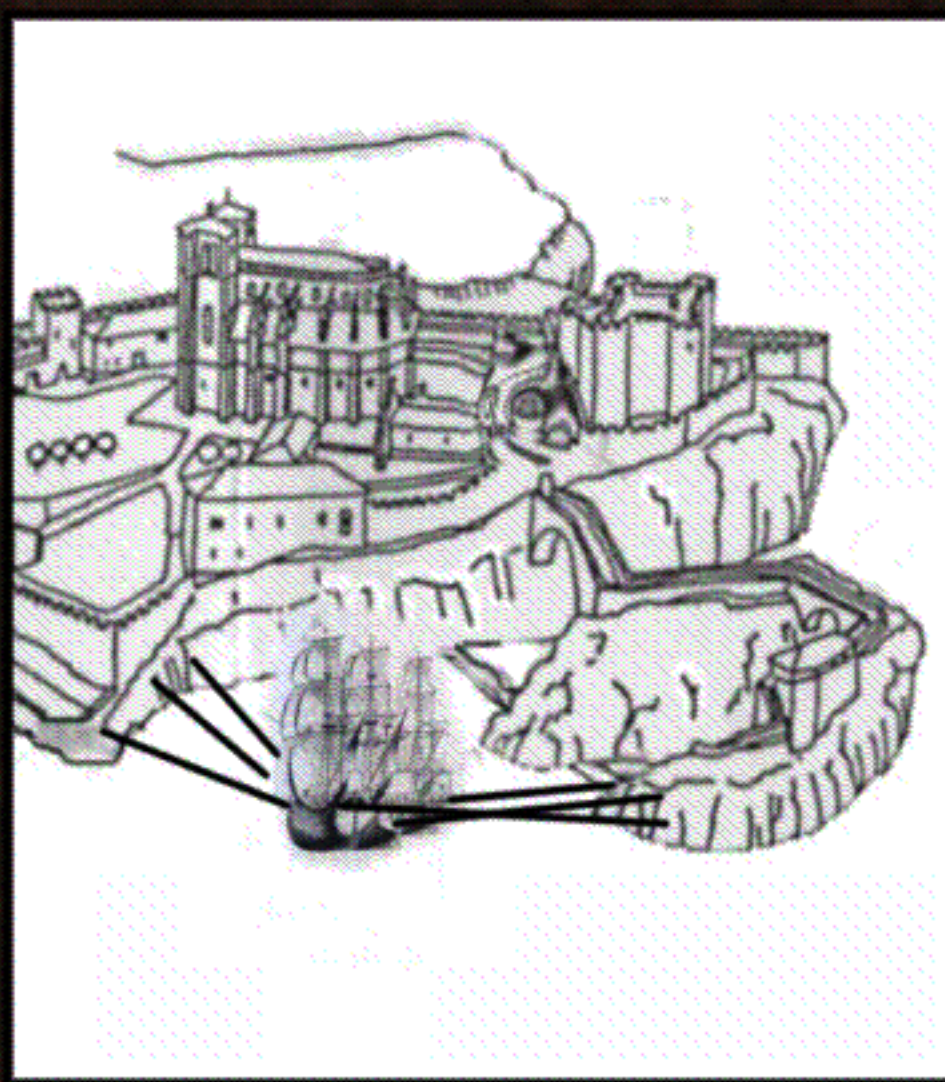
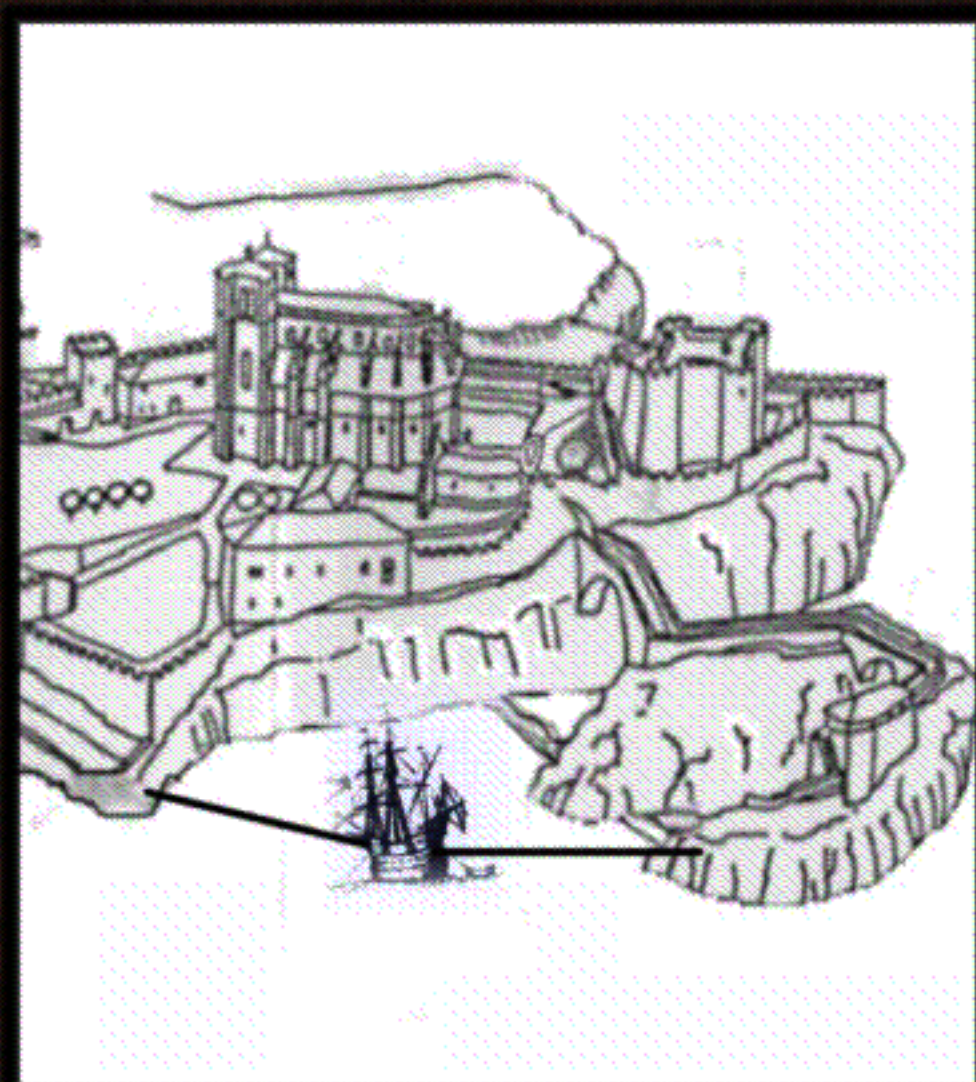
Plano - año 1873
Detalle del puerto





**Barco de la naviera Portillo
en el puerto de Castro Urdiales**

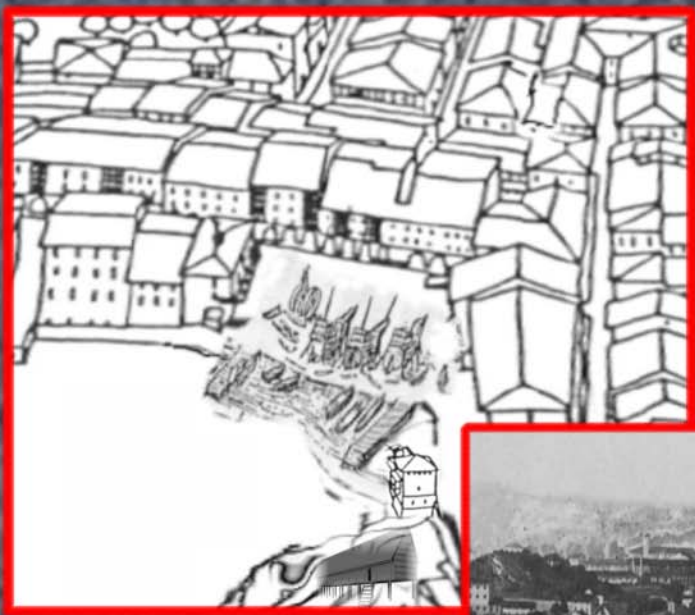
Fondeo y amarre de barcos mercantes
en la Concha, Cay de Santa Ana, San Guillén
y Cay nuevo. Siglos XVI y XVII (Suposición)

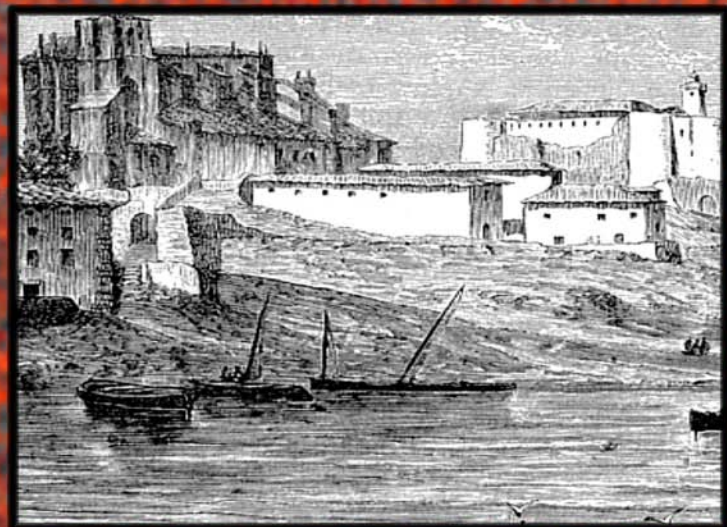


Amarre y anclaje entre el muelle viejo de Santa Ana y el cay construido a principios del siglo XVI (suposición)



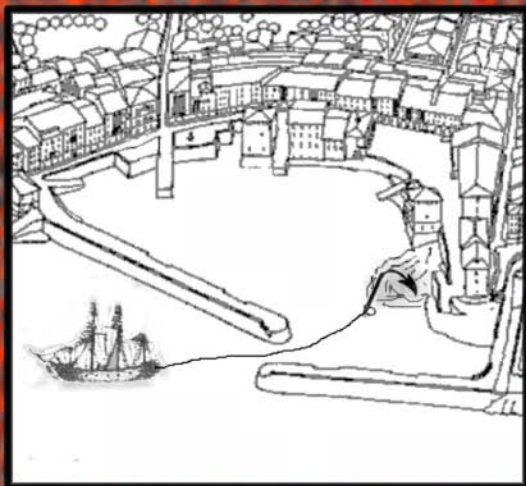
Plaza del Ayuntamiento y playa de Brazomar,
zonas con astilleros en Castro Urdiales (suposición)





Lanchas en las
Ymeas
(detalle grabado s. XIX)

Velero maniobrando para
entrar en la Dársena
con el apoyo de las Peñas
Ymeas (suposición)





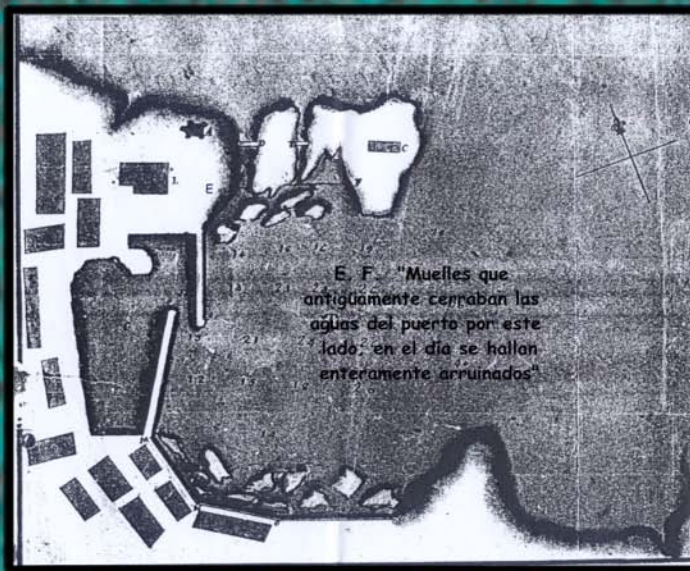
**Velero del siglo XIX
en el interior del puerto**

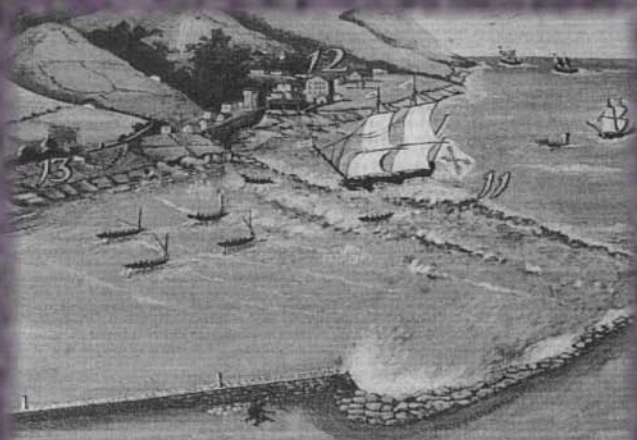


**Velero mercante
del siglo XIX en la Concha
y Cargadero de mineral**

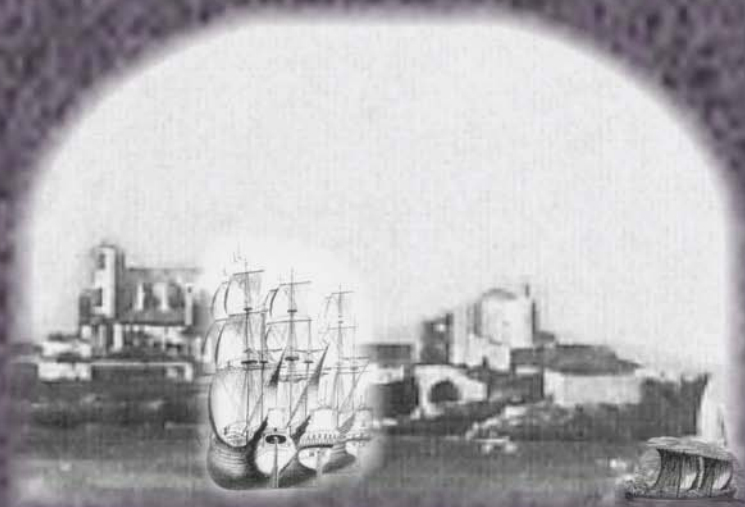


Astillero de la Plaza del Ayuntamiento
y resto de Torre medieval
(suposición)





Barra de Portugalete
(detalle pintura)



Concha de Castro Urdiales

Pinazas en dirección
a la bocana del puerto
(suposición)



Barcos amarrados
en el muelle norte
(suposición)



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

1. INTRODUCCIÓN

Para calibrar la verdadera realidad de lo que hemos dado en llamar el “viejo puerto de Castro Urdiales” hasta mediados del siglo XIX sería necesario analizar la evolución cuantitativa del número de barcos y volumen de mercancía que entraron y salieron en el mismo. Pero, sin embargo, es evidente que los siglos del Antiguo Régimen están fuera de lo que hoy denominaríamos la época estadística. Ni los poderes centrales, ni los ayuntamientos de entonces tenían la mentalidad, ni siquiera el concepto mental, de la necesidad de contar con bases cuantitativas. Por lo tanto, resulta, por la comentada carencia de fuentes directas, imposible conocer el número exacto de embarcaciones y mercancías movidas en las aguas castreñas entre los siglos XVI y XIX.

Ahora bien, si no del todo, existen formas alternativas de poder llenar este vacío estadístico. En historia económica hace ya décadas que se emplean, como lo haremos nosotros en el caso castreño, indicadores indirectos, pero de carácter cuantitativo y muy fiables, basados en la utilización de fuentes de tipo fiscal.

2. FUENTES

Al acercarnos a los libros y cuadernos de contabilidad municipal es muy fácil comprobar la existencia de multitud de figuras fiscales, dando la impresión al principio de un auténtico caos y hasta desorden. Sin embargo, un análisis mínimamente reposado de la documentación a no mucho tardar arroja luz y el orden empieza a imponerse. Sin demasiadas dificultades es posible apreciar que dentro de los manuscritos dos aparatos fiscales diferentes, aunque gestionados por el Ayuntamiento.

Por un lado aparecen los llamados “Efectos reales” o “Rentas reales”: una serie de impuestos y figuras fiscales de titularidad y destino final real, pero de cuya recaudación se responsabilizaba el Concejo. Y por el otro, los conocidos como “Propios de la Villa”, un conjunto de rentas e impuestos de total carácter municipal y gestionados igualmente por las autoridades concejiles. Con los ingresos conseguidos así afrontaban los gastos más perentorios y comunes. Por ejemplo, en nuestro caso, el Concejo castreño acometerá los pagos de las obras y mantenimiento del complejo portuario.

Ante la complejidad que solía tener el cobro efectivo de tantos y tan distintos impuestos, al no contar los ayuntamientos con plantillas de burócratas amplias y desarrolladas, se utilizó el sistema de la administración particular a través de las pujas públicas: el Concejo sacaba anualmente en subasta el arrendamiento del cobro de los impuestos, de forma que la persona que se quedaba con el derecho se comprometía a pagar al ayuntamiento una cantidad fija, encargándose luego el mismo de realizar la recaudación fiscal.

Dentro del viejo aparato fiscal de Castro Urdiales, en las consideradas como rentas de “propios” existieron dos impuestos que precisamente gravaban la actividad portuaria, y que a nosotros nos van a servir de indicadores para poder seguir su evolución. Estamos hablando del llamado “Cayaxe de embarcaciones” y del “Cayaxe de géneros”, este último también denominado como impuesto de “Carga y descarga” o de “Entradas y salidas” del puerto.

El “Cayaxe de embarcaciones”, derecho de toneladas o cayaje a secas, era el puesto que se cobraba a los patrones o capitanes de los barcos que entraban en el puerto, tanto dentro de los mulles como en la concha, siempre que éstos no estuviesen matriculados en Castro, en función del peso o arqueo. Así pues, era un tributo que gravaba el tonelaje de los buques.

El segundo derecho se cobraba en función de los géneros y mercancías que se cargaban y descargaban¹. Empezó a cobrarse en el año 1528, gracias a un Privilegio real que establecía que su recaudación debía emplearse en el pago del coste que supuso la construcción de los muelles nuevos y para su conservación futura. Su modelo fue el derecho de Cayaxe que cobraba el puerto de San Sebastián desde el 15 de abril del año 1463². Para ello existía una amplia lista de mercancías con su correspondiente tasa. Evidentemente de forma errónea esta lista, que insistimos es la misma que la del puerto donostiarra, ha solido ser utilizada como prueba de las mercancías que entraba o salían del puerto, cuando es seguro que no todos los géneros señalados fueron objeto de tráfico mercantil en Castro. Por supuesto, este impuesto sólo era cobrado a los buques “extranjeros”, es decir, a los no castreños³. Era un impuesto o, mejor diríamos, conjunto de aranceles específicos para cada mercancía cargadas y descargadas, con el fin de costear las obras y reparaciones del puerto⁴. Una figura impositiva originada en una primera concesión regia a San Sebastián y no exclusiva de Castro Urdiales: el puerto vecino de Laredo también gozaba de su recaudación⁵.

Así pues, para ver la evolución del tráfico naval y mercantil del puerto de Castro Urdiales hemos utilizado estos dos impuestos municipales. Ciertamente la labor no ha resultado fácil, fundamentalmente porque los datos se encuentran muy desperdigados en multitud de documentos

¹ A.M.C.U., 6-20, “Reglamento aprobado por el Concejo de los ingresos y cargos de la Villa y puerto de Castro-Urdiales”, año 1783.

² A.M.C.U., 33-5, “Nuevo y viexo aranzel de los derechos de carga y descarga de Jéneros...”.

³ A.M.C.U., 55-5, Lib. ord.

⁴ Con gran lucidez, Adolfo López Vaqué, al analizar el significado de la palabra Cayaje, muy utilizada todavía en el léxico popular castreño, indica: “Pues bien, que por CAYAJE, que originariamente era un tributo, se entienda el beneficio percibido continuamente a cambio de nada, demuestra que el pueblo en todo tiempo no ha considerado muy justificados los impuestos, y muchas veces con sobrada razón. Probablemente, los muelles de Castro no se mantenían en perfecto estado de conservación a pesar de cobrarse el CAYAJE”, Ilustración de Castro, junio de 1996, p. 6.

⁵ Vaquerizo (83-86), pp. 152-154.

suelos dentro del Archivo municipal castreño. Muchas cuentas manuscritas para el “Cayaxe de embarcaciones”⁶, y todavía más en las “entradas y salidas”⁷.

Después de la recogida sistemática de los datos del rendimiento anual de cada impuesto, documento por documento, hemos confeccionado dos series de larga duración. Ahora bien, se presentaba un problema muy evidente: las series estaban expresadas en dinero metálico de la época, en maravedís y reales. Pero, cualquier lector minimamente iniciado en cuestiones monetarias y de historia económica sabe que durante los siglos en que versa nuestro análisis, y sobre todo a lo largo del XVII, existieron multitud de problemas, alteraciones y desvalorizaciones monetarias. En definitiva la utilización de series brutas con cantidades en numerario metálico carecen de valor indicativo. Sin embargo, existe una forma bastante sencilla de “arreglar” estas dificultades: deflactar las cantidades metálicas.

¿Qué significa el término “deflactar”? Pues simplemente transformar mediante sencillas operaciones matemáticas, en realidad fáciles “reglas de tres”, las series metálicas en otras expresadas en valores más constantes y expresivos, no sometidos a las alteraciones monetarias. En este caso lo que se suele hacer es sustituir los guarismos de dinero por su equivalente en cantidades de trigo. Nosotros, ante la imposibilidad de contar con series directas de precios en Castro Urdiales, hemos utilizado otra alternativa: basarnos en los precios de los mercados a los que se dirigían los arrieros y mulateros que salían de nuestro puerto, es decir, los precios de las importantes plazas de intercambio de Burgos, Vitoria, Pancorbo, Miranda de Ebro y Haro. Con estos datos hemos transformado las series primitivas, para luego ser llevadas a gráficas que permiten, ya sea en términos lineales o en medias decenales, una lectura e interpretación más fácil y fiable.

3. TRAYECTORIA GENERAL

La curva elaborada con los valores deflactados del Cayaje (ver gráficas adjuntas), con las lógicas y puntuales oscilaciones, denuncia el hundimiento en el volumen de barcos mercantes entrantes en el puerto de Castro Urdiales en buena parte del siglo XVII, aproximadamente entre los años 1615 y 1670. Posteriormente surgirá una ligera recuperación de la actividad en el último tercio de aquella centuria y primera mitad del siglo XVIII, para a partir de entonces y hasta comienzos del XIX aparecer un auténtico aniquilamiento del tráfico naval, que sólo recobrará cierto vigor entre aproximadamente 1830 y 1850.

Por su parte, la gráfica correspondiente al Cayaje de géneros o “Entradas y salidas” (ver gráficas adjuntas) sigue a grandes rasgos la trayectoria de nuestra primera curva, pero con oscilaciones y picos mucho más pronunciados: una postración del tráfico mercantil y marítimo muy aguda durante prácticamente tres cuartas partes del siglo XVII; signos evidentes de que el tono comercial se recobrará entre los años 1675 y 1740; y, a partir otra vez de mediados del siglo XVIII

⁶ A.M.C.U., Cuentas de propios, rentas y arbitrios: L.80, 35-1, 27-2, 1122-2, 1122-5, 33-5, 10-2, 1122-6, 10-8, 34-5, 10-5, 17-16, 43-2, 21-4, 17-15, 4-5, 4-3, 1122-7, 43-3, 9-15, 9-20, 10-5, 9-19, 4-13, 9-14, 10-1, 9-18, 10-11, 10-10, 9-2, 10-18, 10-17, 11-11, 11-10, 11-9, 12-3, 11-8, 14-13, 13-18, 13-16, 13-15, 34-1 y 35-1.

⁷ A.M.C.U., Cuentas de propios, rentas y arbitrios: L.80, 35-1, 1112-5, 27-2, 1122-5, 10-2, 14-20, 10-8, 10-12, 10-5, 17-17, 42-3, 21-4, 17-15, 4-5, 4-3, 1122-7, 43-3, 1398-8, 4-13, 10-1, 10-10, 17-12, 9-2, 10-18, 10-17, 11-12, 11-11, 11-10, 11-9, 11-3, 5-7, 4-1, 9-3, 12-3, 2-19, 1308-2, 1043-exp.6, 1043-exp.4, 8-12, 1001-exp.2, 1001-exp.1, 11-6, 14-5, 11-8, 1505-L.1, 1503-L.4, 1503-exp.3, 13-18, 14-3, 13-15, 13-3 y 34-1.

un indiscutible marasmo del comercio realizado por vía naval, del que poco a poco se empezará a salir desde 1825/1835.

Población de la villa de Castro Urdiales⁸

<u>Años</u>	<u>Vecinos</u>	<u>Habitantes</u>
1528/36	488	
1552/54	660	
1557/61	760	
1579/84	853	
1587	724	
1591	580	2.460
1631	644	
1708/09	859	
1752	710	1.732
1787		2.309
1822	882	2.085
1860		4.555

Las cifras de población, expresadas en vecinos y en habitantes (según el coeficiente de transformación calculado para cada momento), publicadas por el profesor Ramón Lanza, sin duda en uno de los mejores trabajos realizados hasta ahora sobre la demografía histórica y economía del Antiguo Régimen en Cantabria, parecen a grandes trazos sintonizar con la melodía del recorrido de nuestras curvas de origen fiscal. La población, comercio naval y economía general de Castro conocieron hasta sus últimas décadas un expansivo siglo XVI. Después, hasta muy entrado el siglo XVIII una auténtica paralización; pasando, y con tremendas y duraderas dificultades, su diezmado vecindario a vivir exclusivamente de la actividad pesquera de bajura.

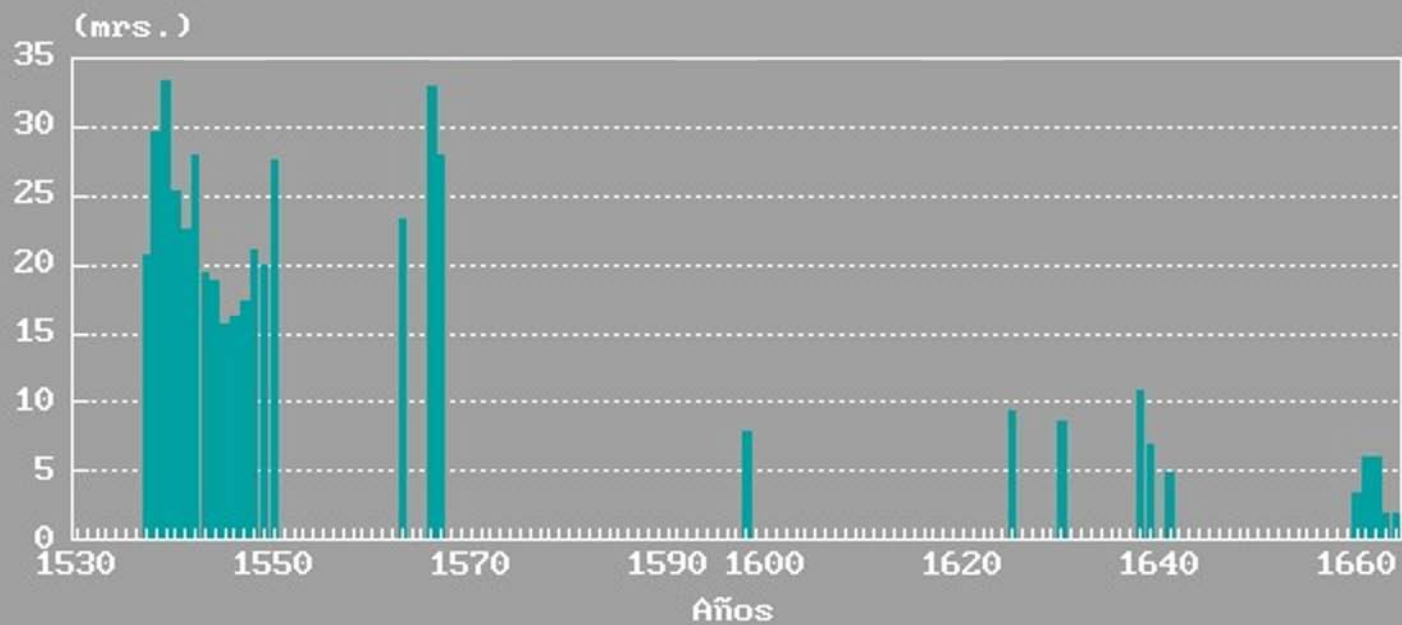
4. LA EXPANSIÓN TRUNCADA: SIGLO XVI

Desgraciadamente entre la documentación municipal no hemos podido encontrar los suficientes datos para poder extender nuestras series del Cayaje y de Carga y descarga hasta el siglo XVI. Muy probablemente, buena parte de la documentación contable ha desaparecido a causa del expolio que en algunas de sus secciones sufrió el Archivo municipal castreño en los años en que todavía la Administración local no había establecido un sistema profesionalizado para su custodia, conservación y catalogación.

Si como alternativa acudimos a un ejercicio de “historia comparada”, y nos fijamos en las cifras del Cayaje del puerto de Laredo (ver gráfica adjunta), cuyos valores metálicos han sido publicados por Manuel Vaquerizo⁹, con un fundamento muy similar al de Castro Urdiales, se puede observar que el volumen de barcos y mercancías que entraron y salieron de aquel puerto se mantuvo

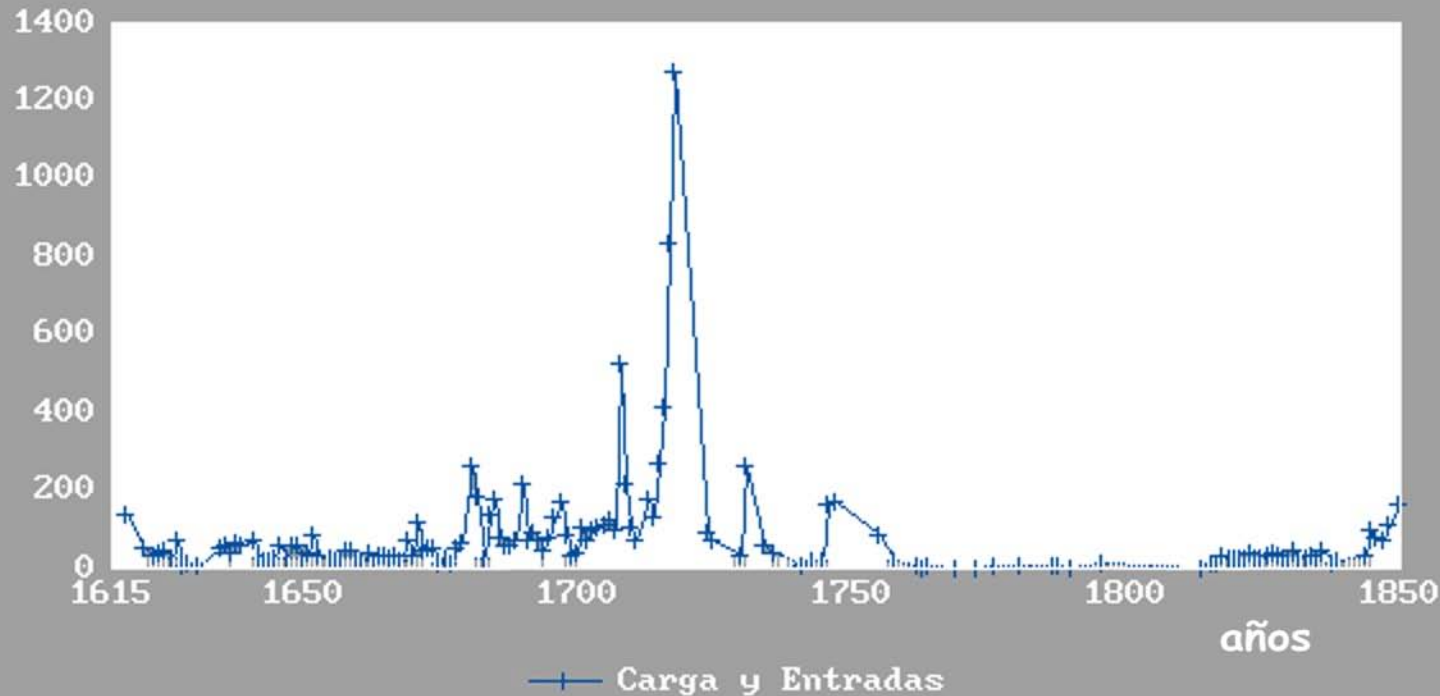
⁸ Lanza (91).

⁹ Vaquerizo, ob. cit, p. 156.



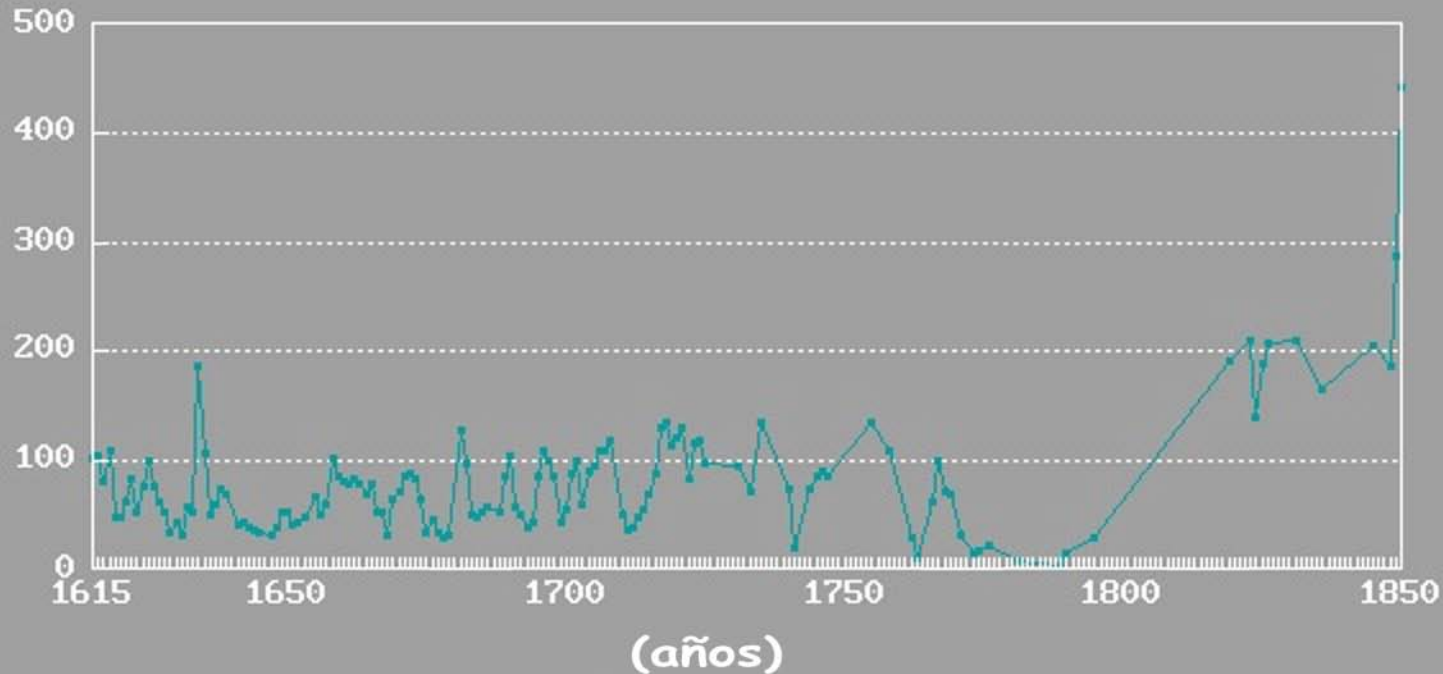
 Cayage de Laredo

Evolución "Cargas y Descargas" - Castro Urdiales



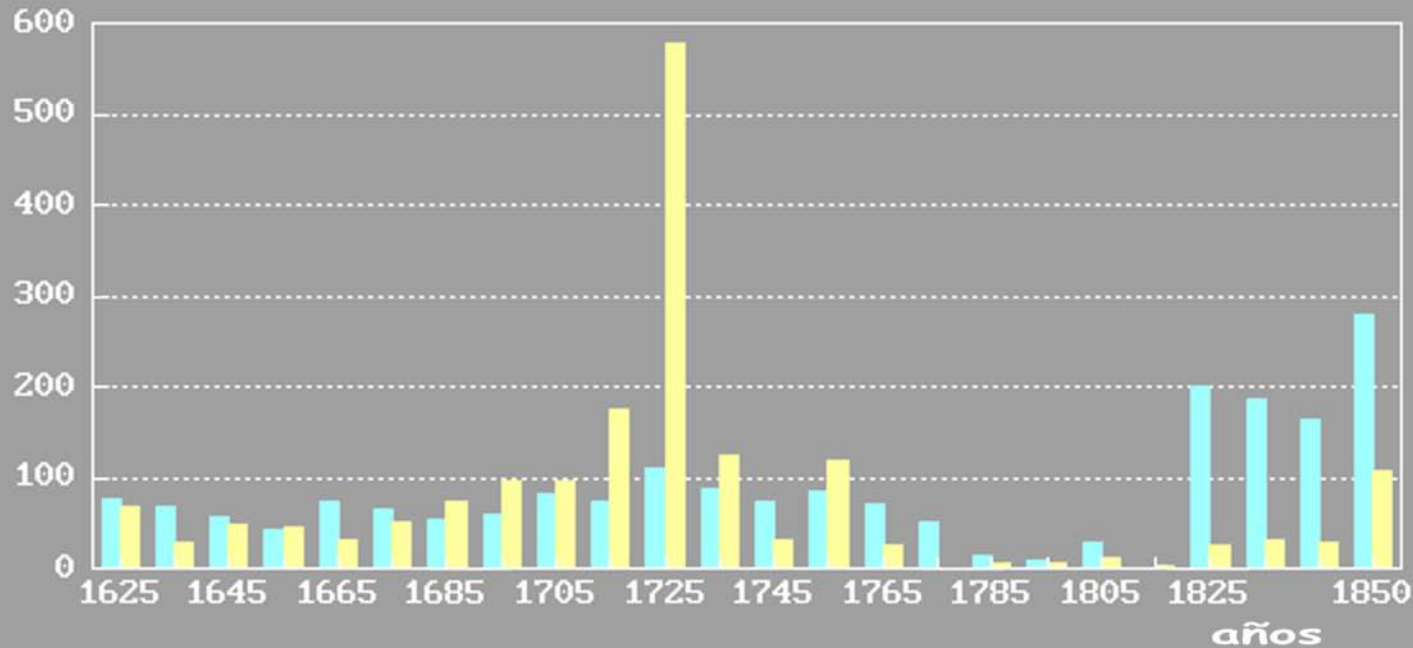
(Valores anuales deflactados)

Evolución del "Cayaxe de embarcaciones" - Castro Urdiales



(valores anuales deflactados)

Evolución tributaria - Puerto de Castro Urdiales

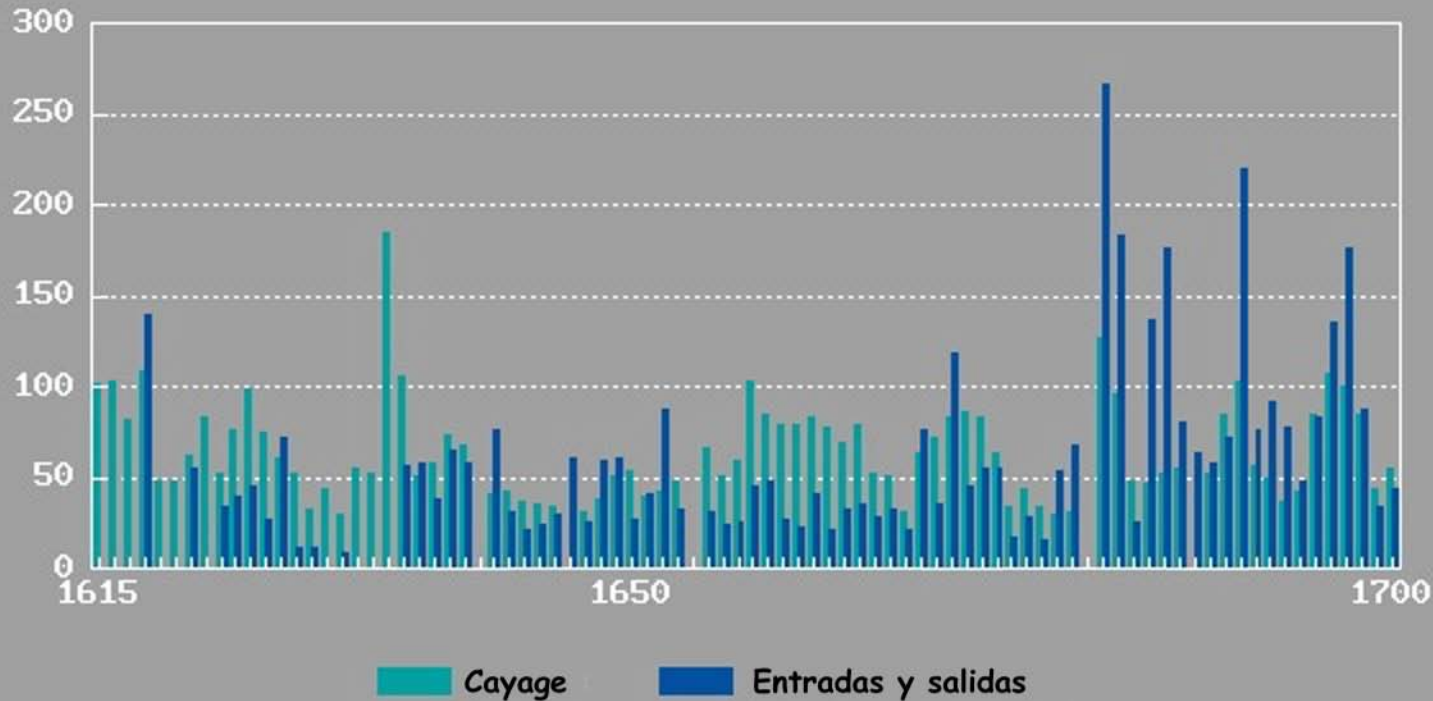


(Medias decenales)

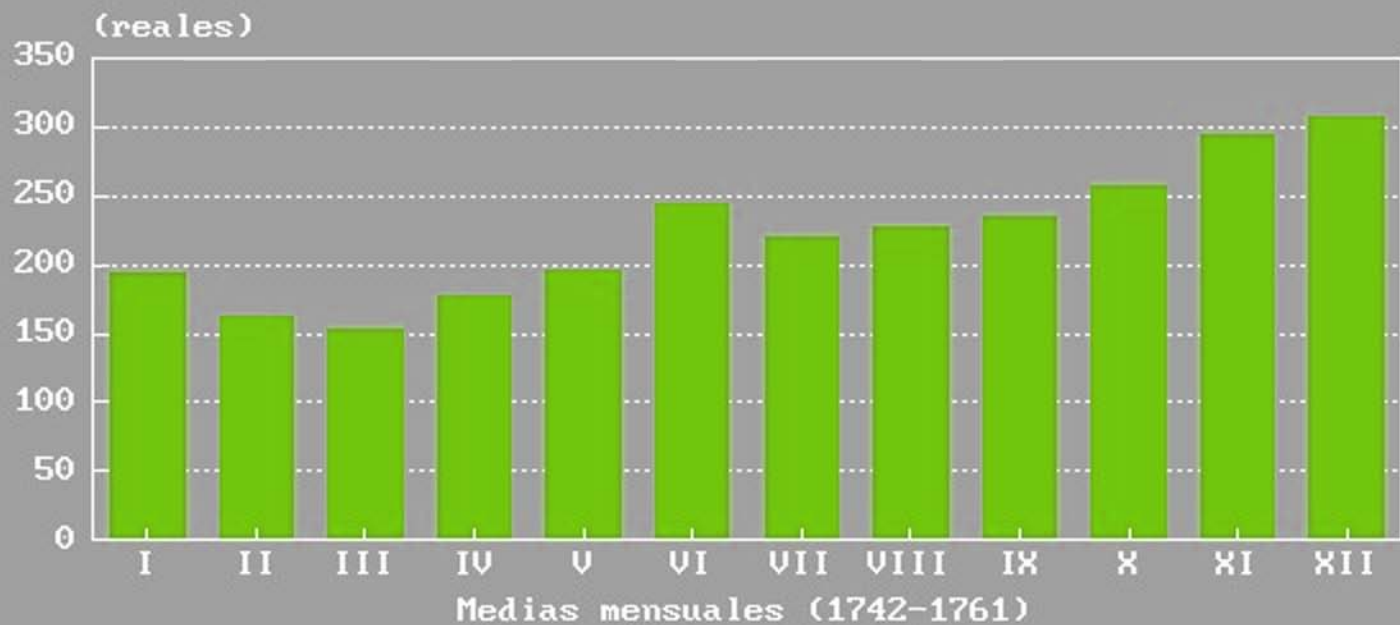
Cayage

Entradas y salidas

Cayages - Castro Urdiales- S. XVII



Recaudaciones portuarias - Castro Urdiales



muy alto hasta las últimas décadas del siglo XVI. Luego, al igual que señalan las curvas de Castro, se produce una profunda caída al entrar en el siglo XVII.

Es, por lo tanto, muy posible que en el puerto castreño aconteciera algo parecido a lo de Laredo. La documentación cualitativa, en este caso ya mucho más abundante, y sobre todo las actas y decretos de las sesiones municipales, nos envían multitud de mensajes de un puerto en ebullición y hasta en esplendor durante los primeros 70 u 80 años del siglo XVI. Alrededor del 80% de la población, de una u otra manera, vivía de la mar¹⁰. Decenas de registros señalan la presencia de numerosísimos mulateros y arrieros, llenando mesones y posadas, que llegaban al puerto para recoger, además del pescado, los muy variados productos y mercancías traídos por los barcos. Navíos castreños, de Santurce, Portugaete, Somorrostro y Laredo se afanaban en el tráfico venaquero y siderúrgico. Había tal aglomeración en torno a los muelles y calles aledañas que literalmente era imposible circular. Es un ejemplo muy significativo, en el año 1577 el Concejo tuvo que ordenar la retirada de la Correría de numerosos maderos, fardos y mástiles que impedían el libre tránsito¹¹.

Sin embargo, finalizando la década de 1570 y a comienzos de la siguiente ya se empiezan a ver claramente los primeros síntomas de que la ecuación recursos/población se estaba rompiendo. La población, mal alimentada, empezó a sufrir graves ataques de pestilencia. En el mes de agosto de 1577 hubo de organizarse un cordón sanitario¹² ante la amenaza de enfermedad. A los tres años la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, y entre ellas la villa de Castro Urdiales, manifestaba en la reunión celebrada en Laredo que faltaba mucha población, que había muerto en la Armada del Rey, navegación y por el ataque de graves enfermedades¹³.

Aquella fatal cadena, con guerras, regresión comercial, ataques navales..., culminó en la desastrosa peste de los años 1596 y 1597. A este respecto, Javier Echavarría señalaba hace ya más de un siglo: "Trájola un navío llegado de Calais (...). A tal extremo llegó el pánico, que se ausentaron de la Villa los funcionarios que en ella ejercían cargos públicos, y el Ayuntamiento, con su alcalde don Francisco Montalvo a la cabeza, se estableció en la Aldea de Mioño (...). Los documentos de la época registran multitud de datos que demuestran la despoblación gradual que dichas causas produjeron. El Cabildo de mareantes y navegantes de San Andrés, que en una escritura de 7 de febrero de 1572 presenta una lista de setecientos cincuenta asociados aproximadamente, aparece con una disminución de doscientos cincuenta nombres en otra escritura de 8 de abril de 1584 (...). No es, ciertamente, ni indiferente, ni falto de interés el espectáculo de un pueblo, que en el transcurso de veinte años pierde tres cuartas partes del número de sus hijos, arrebatados por las guerras y por la peste. Castro no volvió a reponerse de la postración a que le sumieron aquellas desgracias y aquellos cruentos sacrificios"¹⁴.

Crisis económica y demográfica general, y con ello, que es lo que ahora a nosotros más directamente nos interesa, crisis naval en todos los órdenes. Aunque necesitaría de un estudio monotemático en más profundidad, quizá una de las expresiones más claras de aquellas dificultades del mundo marino esté en el gran desarrollo que el "Corso" tuvo en Castro en los últimos años del

¹⁰ Casado (79).

¹¹ A.M.C.U., Decretos, L. 330.

¹² *Ibidem*.

¹³ Baró (99).

¹⁴ Echavarría (73), pp. 165-168.

siglo XVI y principios del XVII¹⁵. La inseguridad de base bélica y la falta de perspectiva en los negocios mercantiles, pudieron conducir a que muchos barcos buscaran una salida en la siempre fácil, lucrativa, rápida, y además apoyada por la Corona, actividad corsaria. Y, máxime si tenemos en cuenta que el grueso de la flota castreña estaba formada por barcos ligeros, de fácil maniobra, rápidos y bien artillados; los mejores para este tipo de práctica depredatoria naval.

5. DEPRESIÓN, CON UN RESPIRO (CASTRO, EL PUERTO BACALADERO DE BILBAO): SIGLO XVII

En términos generales nuestros datos cuantitativos dibujan un siglo XVII de auténtica depresión en la actividad naval de Castro Urdiales, pareciendo únicamente levantar un poco el vuelo en las últimas décadas. Diagnóstico que parece también corroborarse con lo que se desprende de la información más cualitativa. Ya lo hemos visto, a lo largo de la primera mitad de la centuria acabará por desaparecer lo que quedaba de la flota mercante castreña, llegando, y no de forma continuada, desde entonces navíos de otros puertos. Muelles y obras portuarias pasaron por una época de calamidades materiales, hasta el punto que el ruinoso muelle de Santa Ana desde aproximadamente 1605/1610 fue solamente utilizado como puerto ballenero, un lugar en el que se destrozaban y manipulaban los cuerpos de los gigantescos cetáceos.

Como veremos en un próximo trabajo, no sólo fue una crisis de la actividad mercantil y transportistas, también el sector pesquero conoció un siglo lleno de dificultades. Durante el siglo XVII Castro fue una villa en continuas dificultades demográficas y económicas, y con un sistema fiscal, tanto municipal como real, aplastante. Ya en el año 1611 el Concejo manifestaba que ante la subida de las rentas reales muchos vecinos se estaban marchando de la Villa¹⁶. El puerto estaba dejando de ser punto de arribada directa y obligatoria, para convertirse en un simple eslabón en la cadena del pequeño tráfico de cabotaje cantábrico. Un ejemplo a este respecto: en el año 1633 la chalupa “*Nuestra Señora de la Consolación*” salía del puerto de Santander cargada con tejidos de bayeta inglesa con dirección a Castro¹⁷.

Pese a todas las dificultades, todavía en la primera mitad del siglo XVII, mal que bien, se mantuvieron algunos restos de actividad comercial marítima. Estuvieron saliendo desde el puerto castreño considerables cantidades de hierro labrado en las ferrerías de Otañes, Sámano y Guriezo. El destino era fundamentalmente el de Bilbao, aunque también, al igual que en otras comarcas cántabras, bastantes tochos marcharon con dirección al mercado de Londres¹⁸. Las investigaciones de Agustín Rodríguez Fernández sobre el comercio marítimo de Laredo en el siglo XVII¹⁹, señalan la presencia, siempre con financiación total o parcial de comerciantes de aquel puerto, todavía de algunos barcos castreños en este período. Así, el maestro Julián de la Sierra ordenaba en abril de 1604 la salida de su nave “*Santiago*” con dirección a las Islas Canarias²⁰. El navío “*San Juan*” salió desde Castro con mercancías hacia el puerto de Bayona en el año 1606. En septiembre de 1610, el buque castreño “*Nuestra Señora de Gracia*” emprendió un viaje desde Ondarroa a Sevilla, haciendo

¹⁵ Ibidem, pp. 157-163, y Fray Verás, n.º. 53, año 1892.

¹⁶ A.M.C.U., Decretos (1610-1615), 25-1, Ayunt., 11 de diciembre de 1611.

¹⁷ Rodríguez Fernández (92/93), p. 58.

¹⁸ Vaquerizo (85), p. 308, y Rodríguez Fernández (90/91).

¹⁹ Rodríguez Fernández (86/87).

²⁰ Ibidem, p. 66.

escalas en Castro²¹. Tres meses antes el barco “*Nuestra Señora de la Encina*” partió rumbo a Lisboa y con orden de regresar a Bilbao.

Aún, aunque cada vez de forma más desleída, en esta primera mitad de la centuria, tanto los barcos de Laredo como los de Castro Urdiales seguían surcando seis de las grandes rutas marítimas: el cordón de cabotaje del litoral cantábrico, fundamentalmente entre el País Vasco y Asturias; conectaban con la costa francesa a través de los puertos de Bayona, Burdeos, Nantes, La Rochela y Ruán; con la costa británica en los puertos de Plymouth, Londres y Bristol; con Flandes y las Provincias Unidas por Ostende y Flesinga; mantenían alguna que otra conexión con las ciudades hanseáticas; y a veces, muy pocas, después de hacer escala en las islas Canarias, llegaban hasta el continente americano²². Los productos transportados e importados por los buques lardéanos y castreños, recordemos, cada vez menos abundantes, que Rodríguez Fernández ha podido detectar con fondos provenientes de protocolos notariales, eran bastante variados: pescado y grasa de ballena; tejidos, cobre y bronce de Inglaterra y Flandes; alambre, plomo y perdigones de Alemania; paños, trigo, sal y vino de Francia; trigo, vino y sal de Andalucía; vinos de Galicia; y, mineral de hierro de Vizcaya. De la Costa cántabra salían: cada vez menos lana castellana, hierros de las ferrerías de las comarcas próximas, frutos secos (castañas, nueces y avellanas) y abundantes cítricos del país (naranjas y limones)²³.

Pero todo esto era simple canto de cisne. La actividad comercial y los barcos estaban a punto de desaparecer para siempre. Hacia 1640/50 el movimiento portuario va a caer en picado, fallando incluso el viejo tráfico de hierro, cuya renta dejará de cobrar el Ayuntamiento castreño a partir del año 1643²⁴. La falta de actividad comercial y también pesquera dio lugar a que muchas veces las subastas de los impuestos quedasen sin postores, como, por ejemplo, ocurrió en el año 1660²⁵. Aunque está claro que falta todavía en la historiografía castreña un estudio de demografía histórica en profundidad, parece que la población pasó por innumerables dificultades, muchas de ellas de nuevo con el carácter de graves enfermedades. Otra vez algunos ejemplos. Acabando el año 1663 decía el Concejo “(...) *que se agan rogativas por la enfermedad (...) por quanto en esta dcha villa anda un jénero de enfermedad contagiosa...*”²⁶. En 1669 hubo de importarse numerosos alimentos de primera necesidad desde Portugal a causa de la pobreza extrema de la Villa, y de organizarse grandes procesiones y rogativas por el estado calamitoso de los tiempos²⁷. Especialmente en esta última fecha, las desgracias se cegaron tanto sobre los castreños, que incluso llegó a formarse un grave tumulto con ocasión del pánico que produjo un enorme incendio en los montes y bosques cercanos²⁸. Rogativas y procesiones se volvieron a repetir entre el diezmo vecindario en 1672²⁹.

²¹ *Ibidem*, , pp. 60 y 61.

²² *Ibidem*, p. 55.

²³ *Ibidem*.

²⁴ La falta de actividad era tal que las recaudaciones fiscales cayeron estrepitosamente. La solución momentánea en que pensó el Ayuntamiento castreño, en realidad una auténtica contradicción, fue la de cobra nuevos gravámenes sobre el aceite y vinagre de escabeches, millar de sardinas y en doblar los derechos de cayaje. A.M.C.U., Decretos (1645), 27-7, Ayunt., 30 de mayo de 1645.

²⁵ A.M.C.U., Decretos (1656-1660), 20-5.

²⁶ A.M.C.U., Decretos (1663), 29-2, Ayunt., 30 de diciembre de 1663.

²⁷ A.M.C.U., Decretos (1669), 26-7.

²⁸ *Ibidem*, Ayunt., 15 de octubre de 1669.

²⁹ A.M.C.U., Decretos (1672), 16-5.

El XVII fue un siglo lleno de inseguridad para los hombres de la mar, y sobre todo especialmente angustioso por el temor provocado por la presencia de piratas y corsarios extranjeros en las proximidades de la costa. Algo que, sin lugar a dudas, fue un rémora para la actividad naval en general. Hagamos un pequeño repaso de esta cuestión. En el año 1611 el Ayuntamiento dictó con toda urgencia en el mes de mayo un bando para la guardia y defensa de la Villa y puerto por las alarmantes noticias de la presencia cercana de muchos piratas³⁰. Decían las actas municipales “*Que se adereze la cadena del muelle (...), atento ay avisos particulares que han salido de los Reynos de Ynglaterra, Françia e Islas de Olanda algunos piratas*”³¹ en el año 1614. En 1655 se organizaron alardes militares entre la población de toda la jurisdicción por el peligro de un ataque francés³². Susto general se produjo otra vez en 1668 por temor a un inminente ataque de corsarios franceses³³.

En el encabezamiento de este pequeño apartado hemos mencionado la existencia de un cierto respiro, dentro de la depresión general, al finalizar el siglo. Nuestras curvas así lo señalan, con una subida de los niveles de recaudación hacia 1670/80. Aunque no entra dentro de los parámetros de esta investigación, y para entender lo que pasó en el puerto de Castro en los últimos decenios del Seiscientos, hay que tener en cuenta que las grandes pesquerías atlánticas de bacalao pasaron en este siglo a manos de extranjeros, y que Bilbao se convirtió en el gran centro importador y redistribuidor de aquel producto en la Península Ibérica³⁴. Pues bien, no conocemos con entera seguridad todas las razones, pero los muelles de la Ría de Bilbao sufrieron desperfectos muy graves en la última parte del siglo, y la barra de arena de Portugalete se cerró mucho más. Así que los importadores vizcaínos buscaron una alternativa para descargar el bacalao: el puerto de Castro Urdiales.

Las actas del Concejo de los años 1675 y 1678 señalan ya la presencia de muchos navíos procedentes de Terranova en las aguas castreñas. Eran barcos fundamentalmente de bandera francesa e inglesa³⁵, aunque también otros con diferentes pabellones. Traían bacalao, pero, además, considerables cantidades de raba y grasa de ballena³⁶. Pero curiosamente el bacalao no se descargaba en los muelles castreños. Lo que se hacía era transbordar el pescado a barcos más pequeños, para que éstos remontasen luego la ría hacia los almacenes bilbaínos. Este hecho ocasionó un problema fiscal al Ayuntamiento: podían, teóricamente, dejar de pagar los impuestos del Cayaje de embarcaciones y de géneros, puesto que el bacalao no tocaba la piedra de los muelles. Por eso se dictaminó que “*(...) las cargas y descargas entre navíos hay que hacerlas dentro de los muelles, a ojos de los encargados, y no fuera en la Concha*”³⁷. Como fuese, esta repentina y masiva arribada era una oportunidad de aumentar los ingresos fiscales que el Ayuntamiento de Castro no podía dejar pasar.

Anteriormente hemos mencionado la existencia de problemas en la ría de Bilbao para poder explicar la llegada de los bacaladeros a Castro. Sobre estas cuestiones Teófilo Guiard menciona en su conocida obra sobre el Consulado que en los años 80 la barra de Portugalete había crecido mucho de

³⁰ A.M.C.U., Decretos (1610-1615), 25-1, Ayunt., 7 de mayo de 1611.

³¹ Ibidem, Ayunt., 26 de abril de 1614.

³² A.M.C.U., Decretos (1651-1655), 20-2.

³³ A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt., 8 de febrero de 1668.

³⁴ Incluso muchos antiguos pescadores de bacalao de la zona cantábrica emigraron para trabajar en las flotas bacaladeras de San Juan de Luz y Bayona. Este último puerto se convirtió en el centro bacaladero más importante. También entre los años 1620 u 1670 algunos cántabros, en unión de vascos y franceses, formaron compañías en la costa labortana para poder así seguir pescando bacalao en los viejos caladeros de Terranova. Echevarria Alonso (95), pp. 61 y 73.

³⁵ La mayor parte con base en San Juan de Luz, Ciburu y Saint Malo.

³⁶ A.M.C.U., Decretos (1675), 20-4, Ayunt., 1 de noviembre de 1675.

³⁷ A.M.C.U., Decretos (1678), 26-5, Ayunt., 10 de septiembre de 1678.

tamaño, y que los grandes bancos de arena impedían prácticamente la entrada de embarcaciones de mediano porte en adelante³⁸. Además, “en 1606, 1615 y 1651 se produjeron violentas inundaciones, cuyas aguas se llevaron los muelles, las fábricas y toda la infraestructura existente en ambas márgenes de la ría”³⁹.

Hubo pues dificultades en la arribada de buques a Bilbao. En la monumental obra de Guiard se recogen abundantes testimonios sobre los problemas por los que pasaron los navíos bacaladeros en Bilbao: en el año 1616 varios barcos sufrieron descargas ilegales de bacalao y numerosas molestias a la hora de coger lastre⁴⁰; un buque de “St-Maló” se perdió atravesando la barra en 1626; accidente repetido con un navío británico en 1636; y, dramáticamente, en 1663 se perdieron entrando en la ría otros cuatro buques con bacalao procedente de Terranova⁴¹.

Ante tantas calamidades e inseguridad a la hora de acceder a la ría, los navíos bacaladeros buscaron la salida de acercarse hasta el puerto de Castro Urdiales. Aquella llegada de grandes barcos extranjeros con bacalao parecía la tabla de salvación de Castro. La arribada de los buques bacaladeros significaba un aumento repentino de los ingresos fiscales, y un respiro para la maltrecha hacienda municipal. Venían barcos de Terranova y también de Noruega⁴². Pero, tiraron las autoridades castreñas tanto de la cuerda, haciendo pagar tajantemente todos los aranceles portuarios, que al final los bacaladeros se acabaron asustando y volvieron de nuevo a Bilbao. Villa que posiblemente en los años 80 había arreglado ya buena parte de sus instalaciones de atraque y fondeo.

El Concejo de Castro, sobresaltado, acordó en 1685 “*que por quanto se a reconocido el daño que se sigue y a seguido a esta dha villa y sus becinos, de no continuar en su puerto las naos y nabíos que viene cargados de grasas y bacalao de Noruega, Terranova y otras partes, para descargar los géneros que así traen, y de conducirlos al muy noble y leal señorío de Bizcaya, Provincia de Guipúzcoa y otros. Y porque al parecer a sido la causa del desbío de dichas embarcaciones los excesivos atuajes, derechos y aprovechamientos de propios, y deseando volver a la (...) forma que en esto solía y debía aber, para que con ello se pare el daño que an experimentado, y no aporten a otros puertos, donde con más conveniencia entran y que bengan a este, se les aga el buen pasaje...*”⁴³. Los castreños rápidamente bajaron los derechos arancelarios, se avisó de ello al Consulado de Bilbao y se enviaron agentes para que negociasen la vuelta de los navíos⁴⁴; pero lo cierto es que el grueso de aquellas flotas se había marchado definitivamente de nuestras aguas.

El resultado más inmediato y directo de la huida de las flotas bacaladeras fue la aparición de una nueva crisis fiscal y una casi bancarota práctica de la hacienda municipal⁴⁵. Tomás del Cerro, a la sazón Procurador General de la Villa, manifestaba en el año 1686 que era imposible pagar a la Corona la cantidad encabezada, pues las rentas no habían alcanzado ni la mitad de su valor, que los

³⁸ Guiard y Larrauri (12), p. 359.

³⁹ Rivera Medina (98), p. 52.

⁴⁰ Guiard y Larrauri, ob. cit., p. 362 (nota).

⁴¹ Ibidem, p. 363 (nota).

⁴² A.M.C.U., Decretos (1681), 17-20, Ayunt., 4 de febrero de 1681.

⁴³ A.M.C.U., Decretos (1685), 24-4, Ayunt., 14 de enero de 1685.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Quizá estas dificultades hacendísticas y la contracción general de la actividad naval expliquen el empeño del Concejo de consolidar y aumentar el control de las aguas de su zona jurisdiccional, especialmente en la salida de la ría de Oriñón. Algo que produjo constantes enfrentamiento en el siglo XVII con Laredo. Pecharromán (85), pp. 228-230.

arrieros de las tierras castellanas ya casi no acudían a los mercados de Castro, que la marinería estaba en su mayoría embarcada en los barcos de guerra del Rey, y por ello desatendidos los barcos de su puerto, y, que “(...) los vecinos que oy se allan en ella están muy pobres de caudales, procedido d la gran pérdida que ubo en la baxa de monedas (...), que después de la dicha vaxa no se comercia en esta dicha villa como antes”⁴⁶. Las actas de los últimos cinco años del siglo XVII contienen un tema totalmente recurrente: la crisis de la contabilidad municipal por la baja recaudación tributaria⁴⁷.

Tal como ha señalado Aingeru Zabala, el siglo XVII fue malo para toda la costa cantábrica, pero mortal en el caso castreño, “Sólo Bilbao con su actividad comercial logró salvarse, pero hay que recordar que esta actividad no fue, en una gran parte del siglo XVII una actividad fecunda; la mayor parte de los registros de importación de la primera mitad, son registros de introducción de pescado (...) Bilbao fue un gran puerto de pescados, lanas y hierro”⁴⁸.

6. AGONÍA Y MARASMO: SIGLO XVIII

Los valores de los impuestos del Cayaje, tal como se representa en las gráficas correspondientes, indican que las cotas de actividad del puerto de Castro Urdiales, aunque no a niveles muy altos, se mantuvieron como aceptables durante la primera mitad del siglo XVIII. Pero, no lo olvidemos, ahora ya no existía flota mercante alguna en la Villa. A partir de mediados del período analizado se produjo un hundimiento drástico, que nosotros lo calificamos en el título como “marasmo”, en las recaudaciones arancelarias, poniendo de relieve la marginación a todos los niveles a que llegó el puerto, sin duda en la etapa más pobre y negra de su historia naval.

Pero vayamos por partes ¿A qué se debió la existencia de una primera parte del siglo a la que hemos diagnosticado como de aceptable? En primer lugar hay que señalar que las ferrerías castreñas, que prácticamente habían cesado en su actividad entre 1650 y 1695, de nuevo se pusieron en pleno funcionamiento, conociendo una de las fases económicas de más esplendor⁴⁹. A su sombra empezaron otra vez a llegar barcos al puerto, unas veces con mineral de Somorrostro y otras a cargar el hierro aquí producido, contribuyendo así a mantener “algo” la actividad mercantil de la Villa por vía marítima. La mejor prueba del estrenado apogeo ferrón está en que de nuevo a partir de los años 30 el Ayuntamiento volvió a recaudar el viejo impuesto de propios del “fierro”. Por ejemplo, las cuentas municipales del año 1736 señalan el ingreso en las arcas de 4.014 reales por “*el fierro que bendieron y despacharon los dueños de ferrerías...*”⁵⁰.

Por otra parte, también es posible que los inicios de una recuperación demográfica en la Villa significasen la llegada de más barcos de cabotaje con alimentos de primera necesidad. Pero también es verdad que nuestras series y curvas de tributación estén en realidad sobre valoradas, enmascarando con ello la verdadera realidad⁵¹. En el año 1724 el Concejo consiguió de las

⁴⁶ A.M.C.U., Pedimento de rebaja de encabezamiento (1686), Leg. 1389-exp.2.

⁴⁷ A.M.C.U., Decretos (1695-1699), 19-3.

⁴⁸ Zabala (85), p.222.

⁴⁹ Ceballos Cuerno (99).

⁵⁰ A.M.C.U., Cuentas de propios y rentas (1736), Leg. 17-14.

⁵¹ Además, a partir del año 1718 se normalizó del todo el tráfico comercial del puerto de Bilbao, que había conocido en los primeros años del siglo XVIII algunas dificultades a causa de los conflictos hispano-británicos. Zabala (83), p. 49.

autoridades reales la promulgación de un nuevo arancel general portuario más alto que en tiempos pasados. Así subieron los niveles de recaudación; lo que no quiere decir que lo hiciera también el propio grado de las actividades, es decir, la entrada y salidas de barcos en el puerto. En aquella fecha las autoridades municipales indicaban que habían empezado a cobrar 5 reales por las cargas de leña que sacaban los navíos, “(...) *lo qual antes no se practicaba, ni en otros frutos de la tierra, excepto en el fierro que de tiempo inmemorial han llevado quatro mrs por quintal, y de ocho años a esta parte llevan ocho mrs, y por cada fanega de castañas han cobrado un real...*”⁵². Así pues, se aumentaron los viejos derechos y se crearon algunos nuevos.

La verdad es que era la única forma que se conocía de poder salir del marasmo hacendístico arrastrado desde tiempos pasados. Había que aumentar la carga fiscal sobre la actividad naval. El control se hizo también más férreo. Decía el Concejo en 1734: “*Que ninguna persona sea osada de desembarcar, de mar a tierra ni de tierra a mar cosa alguna sin lizenzia*”⁵³. La subida impositiva volvió a repetirse en el año 1742⁵⁴.

Las series contables, y también la documentación cualitativa, dibujan una segunda mitad del siglo XVIII de verdadera catástrofe: la actividad es insignificante, llegando a Castro únicamente pequeños barcos de cabotaje con alimentos y productos de primera necesidad, y algún que otro navío a traer mineral o llevar hierro de las ferrerías. Es todo un mensaje, el Ayuntamiento manifestaba en el año 1785 que no había movimiento en el puerto y que “(...) *no hay ni se conocen mercaderes, comerciantes y trajinantes de consideración en géneros extranjeros, sino unas meras tiendecillas en número reducido*”⁵⁵.

Se ha conservado en el Archivo Municipal un magnífico documento correspondiente a un libro de cuentas realizadas por el recaudador del nuevo arbitrio de mercancías establecido en el año 1742 para sufragar ciertas obras de reparación de los muelles de la calle de la Mar. Un documento que refleja algunas cosas muy interesante del tráfico naval castreño⁵⁶. Allí aparecen fielmente reflejadas, mes por mes, entre los años 1742 y 1761, las cantidades recaudadas de los buques que entraban y salían de Castro. Es, por lo tanto, una fuente excelente para poder ver el fluido portuario. Haciendo un cálculo de las medias mensuales sobre casi 20 años (ver gráfica adjunta) se puede rápidamente comprobar que cuando más navíos llegaban era entre los meses de junio y diciembre, en verano y otoño; mientras que el volumen de actividad bajaba considerablemente entre enero y mayo, en el invierno y primavera. La disección de este hecho parece bastante evidente: nuestro puerto recibía más barcos y tenía más animación en las épocas del año en que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar eran más bonancibles, sobre todo teniendo en cuenta que se trataba mayoritariamente de pequeños barcos veleros de cabotaje.

7. EL PUERTO DE CASTRO URDIALES ANTE UNA INELUDIBLE ALTERNATIVA: SER PARTE DEL ENTRAMADO DE LA RIA DE BILBAO, O UN SIMPLE FONDEADERO DE REFUGIO

⁵² A.M.C.U., “Nuevo y viexo arancel de derecho de carga y descarga de Géneros...” (1724), 33-5.

⁵³ A.M.C.U., Decretos (1734-1736), 39-1, Ayunt., decretos de buen gobierno, año 1734.

⁵⁴ A.M.C.U., Decretos (1741-1744), 37-1, Ayunt., 24 de noviembre de 1742.

⁵⁵ A.M.C.U., Decretos (1782-1786), 18-1, Ayunt., 26 de abril de 1785.

⁵⁶ A.M.C.U., “Quenta jurada (...) del recaudador del arbitrio sobre mercancías que entran en el puerto, dado en 1742 para reedificar el muelle de la calle de la mar”, Leg. 1-6.

Desde Finales del siglo XV y hasta pleno siglo XVIII, cuando las gentes de Castro fueron ya plenamente conscientes del ascenso imparable del vecino y muy próximo puerto de Bilbao, y de que no había posibilidades de recuperar el puesto de primacía que su puerto tuvo en época medieval, optaron cada vez con más tesón por integrarse dentro del gran conglomerado comercial y portuario de aquella gigantesca ría. Las opciones eran muy claras: o bien seguían intentando tener un puerto comercial que rivalizara con Bilbao, o sumarse al carro, como lo hicieron otros lugares, caso de Guecho, Portugalete, Santurce o Ciérvana, entrando a ser un punto de apoyo en el tráfico de entrada a la ría.

Como decimos, la primera alternativa muy pronto se vio que era inviable, porque las condiciones naturales del último tramo del Nervión y las grandes obras que se hicieron allí, eran gigantescas al lado de las del puerto castreño. Nuestra Villa, además de tener unos muelles pequeños y mal dotados para el tráfico naval de mercancías, siempre estuvo también muy mal comunicada con el mercado natural de esta parte de la costa cantábrica: la Meseta castellana y el Valle del Ebro. Fue Castro, más que costa, casi una isla; aislada del interior por unos caminos impracticables y unos pasos de montaña sumamente difíciles de atravesar. Para pasar hacia Laredo había que tomar el “Barco de Oriñón”, un primitivo y tosco sistema de trasbordador; para dirigirse hacia Bilbao, cruzar el escabroso y difícil paso de Saltacaballos; y para enlazar con la Meseta por Valmaseda, encadenar las recuas de asnos y mulas por el estrecho y peligroso puerto de Las Muñecas. Este asilamiento terrestre, más incluso que la estructura y calidad del puerto, era el gran talón de Aquiles de Castro.

Todo lo contrario ocurría en Bilbao. Su ría permitía la entrada de barcos unos cuantos kilómetros tierra adentro. Sus autoridades y potente burguesía comercial cuidaron desde el siglo XV con especial mimo el arreglo y conservación de todos los caminos que conducían hacia Castilla. Pero, sin embargo, no todo eran ventajas en Bilbao. También allí se presentaban algunas rémoras y serios inconvenientes. Y en estos, precisamente, estaba la oportunidad y la baza que podía jugar Castro Urdiales.

La Naturaleza, ciertamente en términos generales muy pródiga desde el punto de vista marítimo con la ría de Bilbao, a veces se volvía en su contra. Uno de los azotes más graves que sufrió fue el de las inundaciones, “después de cada inundación el panorama era desolador, todo era barrido por las aguas...”⁵⁷, apareciendo muelles y atracaderos destruidos⁵⁸. Tras cada riada, repetidas y abundantes durante siglos, había que volver durante años a reconstruir las obras portuarias. Además, “el volumen fluvial que llegaba de media a la desembocadura era de 25m³/sg., volumen insignificante, de manera que la navegación de Portugalete a Bilbao únicamente podía sostenerse por la influencia de las mareas”⁵⁹. Natividad de la Puerta, autora de una de las mejores monografías sobre el puerto de Bilbao, manifiesta que

“Las condiciones de navegabilidad del puerto de Bilbao, tanto en su parte de ría como en la costa, fueron lamentables hasta finales del siglo pasado (s. XIX) (...). Los buques que subían hasta Bilbao no podían contar más que con 3 m. de

⁵⁷ Rivera Medina, ob. cit., pp. 50 y 51.

⁵⁸ En apreciación de N. De la Puerta, “El puerto de Bilbao lo constituía por tanto la parte marítima del río entre la villa y Portugalete, en total cerca de 14 Km. A su paso por el Arenal, era un río cuyo caudal en estiaje no excedía de 4 m³/sg., pero llegaba en las crecidas extraordinarias a 1.600 m³/sg., con un caudal medio de 17 m³/sg”, De la Puerta (94), p. 31.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 32.

profundidad en pleamares vivas y 1, 80 m. en pleamar de aguas muertas. Los barcos de hasta 600 toneladas de arqueo, podían subir en pleamar hasta Olaveaga donde fondeaban en la margen izquierda y transbordaban sus mercancías a gabarras para subirlas a Bilbao (...). Otro de los problemas era el ENFANGAMIENTO PROGRESIVO DE LOS FONDEADEROS por falta de dragado, que ocasionaba frecuentes varadas de los buques con las consiguientes averías...⁶⁰.

El otro gran inconveniente de Bilbao, como ya hemos comentado anteriormente, era el de la peligrosa barra de arena de las cercanías de Portugalete, a la entrada de la ría. En muchas y repetidas ocasiones el estado de la barra impedía la entrada y salida de los barcos cargados. La barra era de arena movediza, de forma que no era raro que ésta mudara muchas veces de emplazamiento. Según Guiard, en el siglo XVI todavía las naves de alrededor de 200 toneles sólo podían cruzar la barra, aprovechando las mareas vivas, cada 15 días⁶¹. Para De la Puerta,

“el más importante y angustioso problema era la presencia de la BARRA DE ARENA MOVEDIZA que en la misma embocadura dejaba un calado de 0,9 m. en bajamar de sicigias y medía unos 300 m. de longitud en la curva de nivel de 1,5 m. escasos de profundidad en bajamar de mareas vivas. Estaba situada transversalmente en la embocadura a la altura de Portugalete, y variaba diariamente su posición, entorpeciendo la entrada y salida de barcos (...). Lo que la hacía peligrosa, no solamente era su inestabilidad sino que además estaba expuesta a los vientos más fuertes de la costa cantábrica. Según García Paadín los temporales del Noroeste eran lo que más contribuían a su variación y los que llegaban a anegarla en ocasiones por completo (...), hay que tener en cuenta además del calado la caída que experimentaban los buques en la barra al dejarlos el golpe de mar (...). El ingeniero Lázaro, en 1857, afirmaba que se podían ver con frecuencia 50 y más buques de gran porte detenidos un mes y más para levar anclas”⁶².

Precisamente al agudizarse estos inconvenientes, es decir, cuando las riadas destrozaban el puerto de Bilbao, o la barra de Portugalete impedía o dificultaba extraordinariamente la entrada de barcos de cierto porte, entonces se presentaba la oportunidad para Castro Urdiales⁶³. Podía ser nuestra Villa la garantía, la alternativa, segura para el tráfico marítimo de Bilbao. Los barcos, siempre que no fueran extremadamente grandes, podían acudir al puerto de Castro. Podían descargar, traspasar las mercancía a naves más pequeñas, y reenviarlas hacia Bilbao u otros puertos del Cantábrico.

Sin embargo, la posibilidad de que Castro Urdiales se convirtiera en una importante plaza comercial por si misma quedaba de raíz cortada por sus extremadamente malas comunicaciones camineras con el interior peninsular. Pero está claro que este era un problema que podía ser

⁶⁰ Ibidem, pp. 35-37.

⁶¹ Guiard y Larrauri, ob. cit.

⁶² De la Puerta, ob. cit., pp. 37-39.

⁶³ A pesar de todas las ventajas de Bilbao, para hacernos una idea de sus limitaciones técnicas, se puede señalar que a mediados del siglo XVII no recibía más que alrededor de 230/240 barcos al año, menos de uno al día. Zabala (85), p. 234.

subsanado, y por ello precisamente la villa de Bilbao siempre recelará y temerá el posible despegue castreño.

Las autoridades municipales entre los siglos XVI y XVIII sabían perfectamente que el área de la ría de Bilbao era un de los focos de mayor tráfico naval y mercantil, que, pese a todas las grandes ventajas, aquella zona tenía algunos graves problemas a la hora de recibir a los buques mercantes, y que por ello su puerto podía ser el lugar que avalase un segura arribada, carga y descarga. “Por Bilbao entraba y salía la mayor parte de lo que la submeseta norte importaba y exportaba...”⁶⁴ ¿Por qué no beneficiarse de aquel tremendo ir y venir de los barcos?

El puerto castreño podía competir con bastantes tantos a su favor a la hora de captar aunque solo fuese parte del tráfico mercantil de su vecina comarca bilbaína. Sin embargo había un obstáculo, una descomunal desventaja, para poder llevar a la práctica estos propósitos, y muy difícil de superar: el diferente tratamiento fiscal vizcaíno y castreño. Castro Urdiales vivía bajo el régimen tributario castellano, pero Bilbao y la ría no. El profesor Fernández de Pinedo, al estudiar parte del mundo mercantil bilbaíno a finales del siglo XVI, planteaba así la cuestión:

“La contracción del comercio –caída de la saca de lanas y pérdida de consumidores en Castilla la Vieja- tendió a concentrar lo que de tráfico subsistió por los puertos orientales y entre ellos Bilbao. Santander, geográfica y económicamente estaba estrechamente unida al ámbito burgalés, que se hundía. Bilbao, por Valmaseda y Orduña, también abastecía estos ámbitos, pero por Orduña – Pancorbo – Aranda de Duero a la Corte⁶⁵. Además por los puertos de Altube y Urquiola y a través de Vitoria estaba mejor situada para alcanzar el alto valle del Ebro, de Logroño, a la ribera navarra y a La Rioja. Si hemos de creer un memorial de 1606, la causa principal del mantenimiento de Bilbao habría estado en el sistema fiscal: al crecer las alcabalas de Medina del Campo, los comerciantes habrían preferido efectuar las primeras ventas en Bilbao, en donde no existían alcabalas y a partir de ahí redistribuir las mercancías por el interior castellano y el alto valle del Ebro”⁶⁶.

Los castreños si querían participar en el tráfico marítimo de la ría de Bilbao, o captar en parte, tenían que competir en igualdad de condiciones. Las ventajas y desventajas de unos y otros, de orden geográfico, físico y de comunicaciones, podían en muchas ocasiones llegar a compensarse. Pero el diferente tratamiento fiscal que tanto las operaciones comerciales como el tráfico naval recibían en tierras vizcaínas y castreñas jugaba a favor de las primeras. Simplificando la cuestión: en Bilbao resultaba mucho más económico y fiscalmente más barato dedicarse al comercio y al transporte naval que en Castro Urdiales.

Por ello, los castreños política e institucionalmente bregaron lo imposible por limar aquellas diferencias tributarias que en tan desventajosa posición les dejaban. Durante siglos intentaron, a través de la sutil argumentación de poner sobre la mesa toda una serie de privilegios de origen medieval, que la presión fiscal de la Monarquía fuese más llevadera. Pero cuando se percataron de que por aquella vía era difícil lograr resultados sólidos, y que, todo lo contrario, la presión tributaria

⁶⁴ Fernández de Pinedo (98), p. 121.

⁶⁵ Las mismas vías de penetración hacia el interior de Castro Urdiales.

⁶⁶ Fernández de Pinedo, ob. cit., p. 125.

desde finales del siglo XVI estaba ahuyentando a arrieros, comerciantes, y hasta a los propios pescadores, entonces cambiaron radicalmente de estrategia.

La única forma de no alejarse del cada vez más consolidado gran centro comercial y naval de la ría bilbaína era contar con las mismas reglas de juego que tenían las villas de sus riberas; es decir, reducir la presión fiscal. ¿Cómo conseguirlo? Pues tirando por la calle de en medio. Incorporándose al Señorío de Vizcaya. Lo que la historiografía castreña ha denominado la “reincorporación” a Vizcaya y la “reintegración en el disfrute de sus fueros”⁶⁷. Para lograr sus propósitos el Concejo montó toda una compleja y audaz argumentación: con razones de tipo histórico, jurídico e institucional, demostrar que Castro Urdiales en época medieval, claramente en el siglo XV, había sido una de las villas integrantes del Señorío de Vizcaya, y que luego, injustamente, había sido segregada y desposeída de aquella posición y con ello de muchos derechos inmemoriales.

Si por este camino se lograba el anhelo de aparecer como una villa vizcaína, el problema quedaría definitivamente resuelto: gran parte del sistema fiscal castellano dejaría de ser aplicado en Castro, sobre todo el cobro de las alcabalas en las operaciones de compraventa, bajaría así la presión tributaria, y la Villa podría competir en igualdad de condiciones con sus vecinos de la ría. Consecuentemente los castreños podrían salir del profundo marasmo económico en que se encontraban, y engancharse al carro del progreso naval y comercial del entorno bilbaíno.

Este asunto, los intentos de integrarse en Vizcaya, ciertamente es uno de los más recurrentes y “manoseados” en la historiografía erudita local, de los que más ríos de tinta han hecho correr; pero en el que, desgraciadamente en nuestra opinión, con menor atino se ha solido poner el dedo en la yaga. Es una de esas típicas cuestiones en las que “las hojas no dejan ver los árboles”. Una materia, unas veces a favor, otras en contra, que se ha teñido de ideología política, abandonando en la mayoría de las ocasiones la lógica histórica, pero salpicando todo el debate de argucias historicistas. Las autoridades municipales de la Edad Moderna, como hemos visto, querían incorporarse a Vizcaya por razones puramente económicas; pero, claro está, para conseguir sus fines montaron una batería argumental cuyo soporte fundamental hundía sus raíces en razones de tipo histórico. Indudablemente el concepto de carácter regionalista, nacionalista o incluso patriota hoy tan extendido, en diferentes direcciones y muchas veces en encontradas posiciones, estaba ausente de la mente de las gentes de los siglos XVII y XVIII. Sin embargo, infelizmente, el argumento planteado por aquellos castreños se ha tomado tanto en el siglo XIX como en el XX como arma arrojadiza para defender posturas de uno y otro signo, las más de las veces de interés político, olvidando el tema científico e histórico de fondo. Para nosotros, éste no es otro que el que para Castro Urdiales la única solución, la única forma de salvarse de una quema segura, de salir del marasmo y de la degradación continuada, era conseguir bajar la presión fiscal incorporándose a Vizcaya, y captar con ello parte del tráfico comercial y naval de la ría de Bilbao.

El Concejo castreño empezó ya en la segunda mitad del siglo XVI, justo cuando se empezaban a notar los primeros síntomas de regresión económica, a pensar en la solución apuntada. El tema se debatió en diferentes sesiones de los años 1562 y 1576⁶⁸. Pero, de forma muy significativa, fue precisamente en el depresivo siglo XVII cuando con más decisión y firmeza se trató de llevar a cabo. En el año 1660 el Concejo acordaba: “(...) que por quanto los barcos que entran en este puerto de

⁶⁷ Echavarría, J., Castro y Vizcaya, Fray Verás, n.ºs. 62-66, año 1892.

⁶⁸ Echavarría (73), pp. 216-218.

la villa de Portugalete no se les cobra más que a ocho mrs, y los que de este puerto ban a la dha villa de Portugalete se les cobra en ella real de cada chalupa y las demás embarcaciones, al respecto que se les escriba a la dha villa de Portugalete que ni en ella, ni en esta, no se cobre cayaxe de ninguna embarcación de dhas dos villas⁶⁹. Los castreños buscaba ya una igualación tributaria y armoniosa con la zona de la ría.

La unión con Vizcaya volvió a tratarse en diferentes reuniones del Ayuntamiento de los años 1665⁷⁰, 1667 y 1668⁷¹. En esta última fecha los regidores de Castro recibían un informe encargado a algunos letrados, en el que se aseguraba que una de las razones de más peso para integrarse en Vizcaya era que así se pagarían menos tributos y alcabalas: “(...) que a muy poco tiempo sacarán a VS del estado de pobreza en que alla...”⁷²; pues “(...) el que por los tributos zessa el comercio de el mar y la tierra, porque son tantas las cargas que los comerciantes uyen del puerto, donde se pagan, y aman al que tiene (...). Agregándose a Vizcaya (...) Vs se alla con un puerto de mar el más abrigado, apacible y sin riesgo que ay desde el Reyno de Galicia al de Francia. **Y cesando las gavelas abundarán nabíos de todos géneros de mercaderías y a muy corto tiempo será VS otro Bilbao. Y más teniendo Bilbao una barra de riesgos tan experimentados y VS una concha y playa que es utilísimo refugio (...). Y oy se alla Bilbao Rica (...) abundante de vecindad, y hermoitada de edificios y que apenas ay donde edificar según el ánimo y caudal de los naturales. Y VS. Se alla atributada, en suma pobreza, sin edificios, ni esperanza de hazerlos...**”⁷³

Después de este informe se volvió sobre el asunto aún con más afán en los años 1669 y 1676⁷⁴. Precisamente en los años en que la llegada de los barcos bacaladeros indicaba bien a las claras la posibilidades de nuestro puerto. La cosa iba tan en serio que la villa de Bilbao se asusto, ¡Por algo sería! Los bilbaínos recelaban, pues sabían que en igualdad de condiciones el puerto de Castro Urdiales podía tener su oportunidad. La reacción no se hizo esperar:

“Se manifestó un nuevo peligro con la pretensión expresada por Castro Urdiales, el año 1678, para que se le restituyese al Señorío, se le otorgara libertad en la paga de alcabalas, cientos, servicio ordinario y otras contribuciones reales, se mandase embarcar la lana en aquel puerto, y no en el de Bilbao y, finalmente, se le concediese cobrar el derecho de prebostad o martiniega, que era dos y medio por ciento de todos los géneros de comer, beber y arder introducidos por mar: reducción de derechos reales –en los que estaba encabezada con ochenta o noventa mil reales anuales- que se proponía ganar ofreciendo a S.M. ciento y diez mil ducados.

El Consulado, conocida aquella pretensión, por cartas y avisos de los agentes puestos en Madrid, movió seguidamente su contestación contra el intento de Castro Urdiales; y coadyuvando la Villa y el Señorío en este trance en que se debía temer que todo el comercio de Bilbao se pasase a Castro, principalmente el de los extranjeros, por ser aquel puerto abierto y sin barra, aunque muy

⁶⁹ A.M.C.U., Decretos (1656-1660), 20-5, Ayunt., 28 de febrero de 1660.

⁷⁰ Echavarría, ob. cit.

⁷¹ A.M.C.U., Decretos (1667), 26-6.

⁷² A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt., 7 de abril de 1668.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Echavarría, ob. cit.

peligroso el surgidero, lograron dichas tres comunidades ganar una resolución real, fechada a 18 de julio de 1678, por la que se negaba la instancia de Castro Urdiales (En la instrucción secreta que se dio por el Señorío, para resolver el peligro de la pretensión de Castro, se llegó a proponer la compra de los derechos de Castro Urdiales en 144.000 ducados ofreciéndoselos al monarca; y caso extremo se autorizaba a alargarse en el ofrecimiento hasta a 160.000 ducados. Bilbao prometía por sí 50.000 ducados. El Consulado consideró el intento de Castro como de mayor peligro. Movi6 a cuantos favorecedores contaba en la corte, muy señalado el licenciado Pablo del Casal, capellán y mayordomo del Excmo. Sr. Presidente de Castilla).

El Consulado consider6 el intento de Castro como lance de extraordinario peligro. “Si Castro sale con la suya –escribía el agente Zabala en 3 de marzo de 1678- podremos decir con verdad que no hay más Vizcaya”⁷⁵.

Algunos autores, hace ya años, fueron también perfectamente conscientes de la situación. Por ejemplo, Ciriquiain-Gaiztarro en su conocida monografía histórica sobre Portugalete señalaba:

“CASTRO URDIALES QUIERE SER DE VIZCAYA. Y puesto que de enemigos se trata, no estará de más que hablemos de Castro Urdiales. El vecino puerto montañés, a pesar de su pequeñez geográfica, tenía, su historia lo abonaba, una ambición de puerto grande. Carecía de barra, y para la navegación de aquella época era extremo más que interesante. Orgullosos de esta cualidad, la pregonaba a todos los vientos para que la conociesen los navegantes extranjeros. Portugalete, en cambio, tenía una barra de arena movediza que era un serio peligro. En una longitud de 500 metros no había en bajar más que dos pies de agua, y cuatro en 1.200. El pasar la barra constituía una verdadera aventura. Y de esto precisamente se quiso valer Castro para arrebatar a la ría de Portugalete su comercio. Pero en Castro, sometida como población castellana al régimen contributivo ordinario, las mercaderías estaban sujetas al pago de alcabalas, cientos y otras contribuciones reales a las que los comerciantes extranjeros temían más que a la barra portugaluja. Para acabar con esta diferencia, que tanto les perjudicaba, a los de Castro Urdiales no se les ocurrió nada mejor que pedir la incorporación al Señorío, que era tanto como pedir que les quitaran las contribuciones castellanas. No era mala la idea. En 1678 elevaron la súplica al Monarca, ofreciéndole por el encabezamiento de los derechos reales 110.000 ducados. El Señorío se alarmó y puso en juego toda su influencia para salvar no sólo la ría de Portugalete, sino a Vizcaya entera, que estaba seriamente amenazada con la petición castreña”⁷⁶.

¡Pobres castreños! Bilbao casi consideraba a nuestra Villa como un enemigo comercial tan gigantesco como la potente Holanda o Inglaterra, cuando sólo quería lograr un pequeño orificio por el que poder respirar.

⁷⁵ Guiard y Larrauri, ob. cit., pp. 301-303.

⁷⁶ Ciriquiain-Gaiztarro (90), p. 85.

A pesar de la desmesurada, y hasta violenta, reacción bilbaína no se olvidaron las gentes de Castro del asunto. Y, así, después de comprobar que los bacaladeros y otras naves habían dejado de acudir al puerto, volvieron a insistir en su afán de incorporarse a Vizcaya en 1737⁷⁷. Esta vez, jugando fuerte en las enmarañadas redes de influencias de la Corte madrileña, consiguieron su anhelado objetivo en el año 1738⁷⁸. En esta nueva condición se mantuvo Castro solamente hasta 1741. Muy poco tiempo para poder comprobar materialmente los efectos de tal cambio en el tráfico portuario.

Una vez más fue la burguesía comercial bilbaína quien más se opuso a los propósitos castreños, y al final con éxito. Y es que Bilbao no solamente temía las posibilidades portuarias de Castro, sino que además desde mediados del siglo XVII su burguesía estaba metida de lleno en una ofensiva para controlar el negocio mercantil, expulsando para ello a los extranjeros allí instalados⁷⁹. Para Aingeru Zabala el XVII en su conjunto fue un siglo de “decaimiento sostenido y generalizado para las villas marineras, excepto para Bilbao. Precisamente es entonces cuando los grupos vizcaínos emprenden una ofensiva para controlar el comercio de la villa, y cuando ésta se fija como “plaza para la negociación de letras”⁸⁰.

Buena parte de la argumentación bilbaína en la oposición al cambio jurisdiccional de Castro se basó precisamente en el temor de que aquellos comerciantes extranjeros pudieran atrincherarse allí⁸¹. Quizá sabedores del peso que los franciscanos tenían en nuestra Villa, y conscientes de que “El Convento de franciscanos de Bilbao estaba lleno de franciscanos irlandeses”⁸², y de que éstos siempre habían sido grandes defensores y agentes de los comerciantes extranjeros, especialmente de los británicos. Como fuese, el caso es que Bilbao consiguió sus propósitos, y a partir del año 1741 Castro volvió a su antigua situación administrativa y al régimen contributivo castellano⁸³.

⁷⁷ Echavarría, ob. cit.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ En apreciación de A. Zabala es alrededor de mediados del siglo XVII cuando la burguesía bilbaína lanza la ofensiva definitiva para hacerse con el control de los negocios. Hasta entonces “son unos meros transportistas, es decir, son capitanes, son propietarios de navíos, no al cien por cien, y son maestres y poco más”. Zabala (85), p. 327.

⁸⁰ Zabala, ob. cit., pp. 213 y 305.

⁸¹ Decían desde Bilbao en el año 1738: “Claro es que no puede creerse haya hombre cuerdo que quiera en estas circunstancias ir a establecerse a Castro, sujeto a contribuciones, poco seguro en su persona, y menos en sus caudales y navíos en tiempo de paz por lo poco resguardado del Puerto, y en el de guerra por el que se añade en el enemigo, pudiéndolo jecutar en Bilbao con tantas ventajas en cualquiera de los respectivos sobredichos.

Pero cuantas condiciones hacen despreciable a Castro para el tráfico hacia los vasallos de V.M. y el bien de esta Monarquía, la hacen ventajosa hacia los extranjeros para tiranizar a los naturales de estos reinos, ejecutando sólo el activo comercio, con los fraudes a que da abrigo la situación del puerto de Castro. Asunto es este tan digno de la piadosa atención de V.M. como que en él está cifrado un interés indecible de su Real Patrimonio, y el beneficio de todo el reino.

El desabrigo de Castro, la fácil entrada y salida de su Puerto hacen manifiesto el riesgo de los vasallos de V.M. pero estas mismas circunstancias están dando a conocer la facilidad con que podrán los extranjeros abrigar sus fraudes, entrando y saliendo de noche y sin pagar los debidos derechos, ausentándose sin que puedan ser descubiertos, siempre que se hallaren recelosos de cualquier rompimiento.

Nada de esto pueden en Bilbao, donde cuanto se embarca se registra desde cualquier orilla: la salida no puede ser oculta, como que todos paran en Portugaleta, donde deben aguardar marea, viento favorable y piloto práctico; haciendo estas circunstancias imposible la fuga, ni el levantamiento de ningún extranjero.

Por esta razón huyen de Bilbao los extranjeros, y no menos por ver que la industria y aplicación de sus naturales ha sabido despojarlos de la despotiquez con que en otros tiempos practicaban solos el activo comercio, como acredita en no desemejante asunto tiene Vizcaya manifestado y hecho ver...”. Guiard y Larrauri, ob. cit., p. 61.

⁸² *Ibidem*, p. 306.

⁸³ Guiard y Larrauri, ob. cit.

Aún así, sin muchas posibilidades, ni recursos e influencias, el Concejo de Castro intentó reaccionar, repitiendo los alegatos para que se volviera a incorporar la villa a Vizcaya hasta el año 1774⁸⁴. Desde entonces, cansados, en plena y dramática crisis económica general, dejarán de insistir en la cuestión. El control fiscal se hizo todavía más acusado y rígido, *“introduciendo novedades como eran, las de precisar a que qualquiera partidas de fierro que se labran en la Jurisdicción (...) y conducen sus dueños a Bilbao hubiesen de llevar guía y presentar torna guía, i lo mismo de las venas que de vuelta cargan las embarcaciones en Somorrostro, siendo uno y otro fruto del País. Que así bien introdujo la novedad de obligarlos a que quanto conducen por menor a Bilbao o para su gasto y consumo y los abastecedores y arrendatarios de los Puestos Públicos (...) no contentándose con el prolijo rexistro y reconocimiento que hazen sus guardas en la embarcación misma y acta de descarga, lo hazía conducir a su casa morada, causando a los dueños crecidos gastos”*⁸⁵.

Mayor control fiscal en el puerto y en el comercio de la Villa, y con ello todavía mayores dificultades para la hacienda municipal castreña, pues en aquella situación barcos y comerciantes huían. Solución, aunque mejor sería hablar de suicidio: recaudar más subiendo todavía más la fiscalidad indirecta que gravaba la actividad portuaria⁸⁶.

Rota completamente la vieja estrategia castreña de sumarse al carro de progreso vizcaíno, no le quedaba a Castro más que intentar potenciar los últimos resquicios, para por lo menos quedarse con las migajas de la tarta. Dicho de otra forma, por lo menos no perder la función que desde antiguo había dado fama a su puerto: su magnífico refugio natural y una escala segura para que los barcos esperasen la bonanza del tiempo antes de aventurarse a entrar en la ría de Bilbao. En buena medida esta cuestión bien pudiera quedar resumida en el viejo aforismo de “A Castro o al cielo”⁸⁷, y que curiosamente en los últimos tiempos ha dado lugar a fuertes controversias, casi siempre estériles, entre diferentes eruditos.

Nos consta ya con abundante documentación desde comienzos del siglo XV⁸⁸ que muchos de los barcos mercantes que iban hacia Bilbao solían refugiarse de temporales y que esperaban las mejores condiciones guarecidos en Castro. Los prácticos de la época, los pilotos y lemanes de Portugalete⁸⁹ y otras localidades vizcaínas cercanas⁹⁰, solían tomar en muchas ocasiones justamente el mando de los buques mercantes para efectuar el paso de la barra de la ría desde el puerto de Castro, en donde muchos, como decimos, hacían escala y espera obligadas. Existe dentro del capitulado municipal de Castro una ordenanza del siglo XVI en que precisamente se manda que aquellos pilotos lemanes pagaran cuando saliesen de nuestro puerto⁹¹. Era Castro una especie de primera base para los barcos que querían atravesar la entrada del Nervión.

Con el paso de los años esta posición de puerto-lanzadera de Bilbao se acentuó e incluso muchos pilotos castreños se especializaron también como experimentados prácticos para introducir

⁸⁴ Echavarría, ob. cit., p. 218.

⁸⁵ A.M.C.U., Decretos (1777-1781), 36-2, Ayunt., 1 de mayo de 1780.

⁸⁶ Ibidem, Ayunt., 29 de octubre de 1780.

⁸⁷ Garay (96), pp. 15 y 16.

⁸⁸ Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (95), p. 193.

⁸⁹ Erkoreka (93), pp. 16 y 17.

⁹⁰ Merino Urrutia (90), pp. 84 y 85.

⁹¹ A.M.C.U., Lib. Ord., 55-5, fol. 62.

barcos en la ría. Decía el Concejo en el año 1610: “Que ningún ploto ny marinero salga a llevar nabíos a la Barra sin que aya dado fondo y sea visitado (...). Otrosi mandaron que ningún piloto, marinero ni otra persona de fuera de la villa vaya a bordo de ningún nabío ni nao (...) sin que primero aya dado fondo en la Concha y sin ser visitado de la Justicia”⁹².

Tuvo asimismo acreditada fama el puerto de Castro por los auxilios y socorros que prestaban especialmente los pescadores de la Cofradía de San Andrés. Existen muchas pruebas documentales a este respecto. Expongamos algunos casos a modo de ejemplo. El 27 de febrero de 1640, casi amaneciendo se acercaba en medio de un tremendo temporal el patache “San Agustín”, y el capitán don Martín de Castaño mandaba realizar repetidos disparos de cañonería a fin de avisar del peligro por el que pasaban. Con enorme celeridad salieron de la Dársena 13 chalupas que lograron remolcar al navío hasta el interior del puerto. Aunque luego el barco se hundió, toda la marinería se salvó de un naufragio seguro⁹³. El navío “Nuestra Señora de la Esperanza”, al regreso de Nueva España, y después de hacer escala en Galicia, se encontró repentinamente con una gran tormenta: “(...) les volvió a cargar tormenta de viento que les echó a la villa de Castro donde, con ayuda de los barcos de la pesquería, le entraron dentro”⁹⁴. Un barco fletado por un comerciante flamenco y avecindado en Bilbao, Juan Bautista Baquer, se salvó de un anunciado naufragio de nuevo gracias a la ayuda de los castreños, y a que pudo refugiarse en el puerto en un gran temporal que estalló en la noche del día de Santa Lucía del año 1667⁹⁵. En 1693 una fragata holandesa se libro de ser apresada por un buque corsario francés por el amparo brindado por la cañonería del castillo y puerto de Castro⁹⁶. Un último ejemplo: en uno de las festividades de San Andrés de finales del recientemente finalizado siglo XX, se publicaba: “Ocurrió en 1787, que naufragaba la fragata “Esperanza” (con folio de Bilbao). Venía de San Juan de Puerto Rico. Fue a la altura de Castro donde ocurrió el naufragio, como consecuencia del fuerte temporal (...). Por este motivo, fueron varias las personas que perecieron en nuestras aguas. El resto del personal se salvó, gracias a la rápida intervención de los pescadores castreños, que a pesar del riesgo, en aquellas circunstancias, se hicieron a la mar con lanchas, en auxilio...”⁹⁷.

Cuando, como ya hemos visto, se fue diluyendo la gran ilusión castreña de integrarse directamente en la zona de gran comercio entorno a Bilbao se quiso “explotar” aquel último recurso: la fama de fácil, rápido de arribada, puerto de refugio, y la acreditación de contar con una marinería experta, aguerrida, valiente, que lo mismo podía con sus pequeños barcos (auténticas lanchas de practicaje) de pesca salir a auxiliar a un barco en apuros, que remolcarlo y guiar hasta cruzar la barra de Portugalete. En 1701 ya trató el Concejo que fuesen oficialmente reconocidos los marineros de su Villa como pilotos lemanes, lo mismo que las gentes de Portugalete o Algorta. Esta vez por mediación de la cofradía de San Andrés, en 1756 se volvió a plantear la misma cuestión, estableciéndose un servicio de auxilio y remolque de navíos en dirección a Bilbao⁹⁸.

⁹² A.M.C.U., Decretos (1610-1615), Ayunt., 24 de septiembre de 1610.

⁹³ A.M.C.U., 1782-18, Probanza de esta muy noble villa sobre haber amparado y socorrido los galeones del Rey...

⁹⁴ Rodríguez Fernández (86/87), p. 73.

⁹⁵ A.M.C.U., Cuentas reales y de propios, Leg. 35-1.

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ Pro. S. Andrés, año 1999, Curiosidades. En la famosa, entre los castreños, novela de L. Ocharan mazas “Marichu”, se dedica una capítulo a narrar con detalles el salvamento que los pescadores castreños hicieron en el siglo XIX de una fragata con un gran temporal del noroeste, Ocharan Mazas (18), c. XXXI, pp. 548-582.

⁹⁸ Guiard y Larrauri, ob. cit.

En la primera mitad del siglo XIX aún seguían los castreños recargando las tintas sobre este tema⁹⁹. Un comprobante más para valorar el papel jugado por Castro Urdiales como puerto de refugio, aunque salga ya de nuestro marco temporal, se puede encontrar en el hecho demostrado de que en el año 1871 el 30% de los barcos que entraron en el puerto lo hicieron en arribada forzosa¹⁰⁰. Y es que la única ventaja que restaba a los castreños era su situación geográfica¹⁰¹, por lo menos hasta que en Bilbao no se hiciera un puerto exterior:

“Habitualmente se formaba una continuada rompiente entre Santurce y la punta de Begoña, pero en frecuentes ocasiones la rompiente se desplazaba a la barra, sobre todo con olas de 1 m. y 2 m. de altura, y la salida de la ría no se podía tomar con vaciante o con rompiente en la barra, pues la ola rota es la maás peligrosa para la navegación. El buque que se dirigía a ésta procedente del oeste y con vientos fuertes de aquella dirección, debía aguantar sobre Castro-Urdiales y esperar el momento favorable para acceder al Abra (...). Los puntos de espera, cuando el mal tiempo impedía permanecer dentro del Abra, eran Castro-Urdiales para los buques de calado entre 2 y 2,5 m, Santoña para los siguientes y Santander para los buques mayores, y si había temporal del NO casi era más seguro descargar allí, que intentar adentrarse en el Abra. La forma del Abra hacía que casi siempre los vientos tomasen la dirección del canal, adquiriendo mucha fuerza en los temporales (...). Así pues, el Abra no reunía las condiciones necesarias para ser puerto de refugio de garantía, era preciso adaptarlo, mediante diques de defensa, para asegurarse que los buques recalaran en él sin peligro de naufragar. Una vez construido el puerto exterior, las dificultades disminuyeron notablemente, si bien es verdad que la fuerza con que las olas embaten en ese punto, presentaba su peligro...”¹⁰²

8. ALGUNOS SÍNTOMAS DE REVITALIZACIÓN: PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

A pesar del epígrafe, y volviendo de nuevo a la lectura de nuestras series sobre los cayajes cobrados en el puerto, ciertamente los síntomas que apuntan hacia la posibilidad de salir del marasmo arrastrado desde el siglo XVIII se presentarán tardíamente. Los valores de los dos cayajes, especialmente significativos en los cálculos de las medias decenales, señalan a las dos primeras décadas del siglo XIX como de auténtica ruina. Los comienzos de la nueva centuria fueron catastróficos para la actividad portuaria, prácticamente inexistente en su vertiente comercial y transportista. Indudablemente este colapso hay que entenderlo, además, lógicamente de como

⁹⁹ A.M.C.U., Correspondencia obras del puerto, 1679-s/n(2). Carta, 23 de febrero de 1834.

¹⁰⁰ Ruiz Bedia (96), p. 93.

¹⁰¹ Sin embargo, J. Garay al comentar el aforismo de “A Castro al cielo”, señala: “(...) por tener un gran calado su fondo y no haber barra, salvo en tiempos muy duros, no era propia en otros puertos, que, aunque más seguros en su interior, con tiempos fuertes eran imposibles de embocar por el riesgo de naufragar que se corría al atravesar su barra. Por eso apuntamos que esta característica no existía en Castro, por lo que un barco desarbolado, con vientos y mares fuertes, tomaba nuestra concha ya protegida mar afuera y arribaba a sus arenales. Esta acción, llevada con pericia, lograba en la mayoría de las veces salvar barcos y hombres. Este favor natural no era, sin embargo, suficiente para aguantar los rigores del invierno en su pequeña dársena y más de una vez quedó su flota diezmada por adelantarse los malos tiempos a sus estaciones, máxime si sabemos que no había rompeolas”. Garay (96), pp 15 y 16.

¹⁰² De la Puerta, ob. cit., pp. 34 y 35.

resultado y prolongación de la agonía de la segunda mitad del siglo anterior, como uno de los efectos provocados por la Guerra de la Independencia, especialmente cruenta y destructiva en suelo castreño. Guerra, destrucciones, mortandades e inseguridad condujeron hacia una dramática paralización de la vida portuaria.

Las consecuencias se arrastraron durante muchos años. Todavía en el año 1823 el libro de cuentas municipales registra que el impuesto del cayaje no producía nada por la falta de arribadas de los buques mercantes¹⁰³. El mismo tipo de contabilidad vuelve a señalar en 1827 que apenas entraban barcos de cabotaje¹⁰⁴. Al año siguiente se anotaba en los documentos contables: *“No me hago (cargo) del derecho de cayaje de las embarcaciones que entran en este puerto, porque su pago está sujeto a el de dos mil rs. A favor de la capellanía que posee Dn. José María Peñarredonda, por el capital que tiene a su favor y otro censo también contra dicho derecho a favor del Hospital de San Nicolás y San Lázaro de esta villa, lo cual cobra (...) de los pocos barcos de cabotaje que trafican y entran en este puerto, cuya escasez ha reducido este propio a menos denominación que aun no rinde a cubrir sus cargas, por cuia causa nadie ha querido rematarlos”*¹⁰⁵.

Sin embargo, a partir de los años 30, aunque todavía nos podamos topar con casos, como el de 1834 en que el cayaje de embarcaciones no produjo nada¹⁰⁶, la actividad portuaria empezará a remontar el vuelo. Los barcos, sobre todo los de cabotaje, volvieron a Castro, al principio poco a poco y luego en una proporción considerable. María L. Ruiz Bedia en un magnífico trabajo todavía inédito señala que en el período de 1855-59 entraron en nuestro puerto nada menos que 2.530 barcos de cabotaje¹⁰⁷. Nuestras curvas también subrayan este relanzamiento, y además las cuentas municipales, en una señal de que la actividad naval y mercantil se vigorizaba, registran la aparición de nuevos arbitrios: en 1838 se empezó a gravar al maíz, cacao, azúcar y comestibles llegados por mar¹⁰⁸, lo mismo que a las barricas de sardina y parrocha en salazón en 1839¹⁰⁹.

Pascual Madoz en su conocido diccionario geográfico y estadístico da prueba de esta revitalización de la actividad en el puerto castreño. Así anota la entrada de 262 buques y la salida de 247 en el flujo de cabotaje en los años 1843 y 1844, e incluso la arribada de media docena de navíos extranjeros¹¹⁰; que *“Hasta primero de marzo de 1842 estuvo este puerto habilitado para el cabotaje: en dicha fecha le declaró el gobierno de segunda clase habilitándole para el comercio nacional, extranjero y de cabotaje, a cuyo fin están nombrados administrador, contador, vista, oficiales primero, segundo y tercero y marchamador, pasador y portero en un mismo sugeto: es de la comandancia de Santander, departamento del Ferrol, siendo capitán del puerto un oficial retirado de la armada”*¹¹¹.

Indudablemente, las reformas gubernativas del nuevo Régimen burgués y el crecimiento demográfico de la población debieron influir positivamente en este renacimiento de la actividad

¹⁰³ A.M.C.U., Cuenta de propios y arbitrios (1823), 1043-exp.4.

¹⁰⁴ A.M.C.U., Cuenta de propios y arbitrios (1827), 1001-exp.2.

¹⁰⁵ A.M.C.U., Cuenta de propios y arbitrios (1828) 1001-exp.1.

¹⁰⁶ A.M.C.U., Cuentas de propios y arbitrios (1834), 1122-3.

¹⁰⁷ Ruiz Bedia, ob. cit., p. 88.

¹⁰⁸ A.M.C.U., Cuenta de propios y arbitrios (1838), 1053-L.5.

¹⁰⁹ A.M.C.U., Cuentas de propios y arbitrios (1839), 1053-L.4.

¹¹⁰ Madoz (r.84), pp. 80 y 81.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 81.

portuaria. Pero la razón de fondo, la mecha que había encendido la hoguera del desarrollo naval castreño, era otra.

María Luisa Ruiz Bedia ha demostrado que entre 1837 y 1850 adquirió una particular importancia la salida de hierro labrado por el puerto de Castro. Esta autora sostiene que muchos comerciantes vizcaínos, a causa de las dificultades creadas en la siderurgia vasca por el conflicto carlista, se refugiaron en Castro a fin de utilizar su puerto como base de sus negocios férricos. Durante estos años, siendo el verdadero motor de arranque del resurgimiento portuario del que hablamos, salieron abundantes cantidades de hierro con dirección a los mercados, entonces desabastecidos de hierro vasco, de Galicia, Asturias, Santander y Andalucía¹¹². Pero, ¿de dónde venía el hierro embarcado en Castro Urdiales? Parece impensable que las viejas ferrerías de la jurisdicción, ya en fase de agonía definitiva, que apenas llegaban a la media docena (2 en Sámano, 4 en Otañes y 1 en Santullán) fuesen capaces de surtir a los numerosos barcos que llegaban en busca de metal.

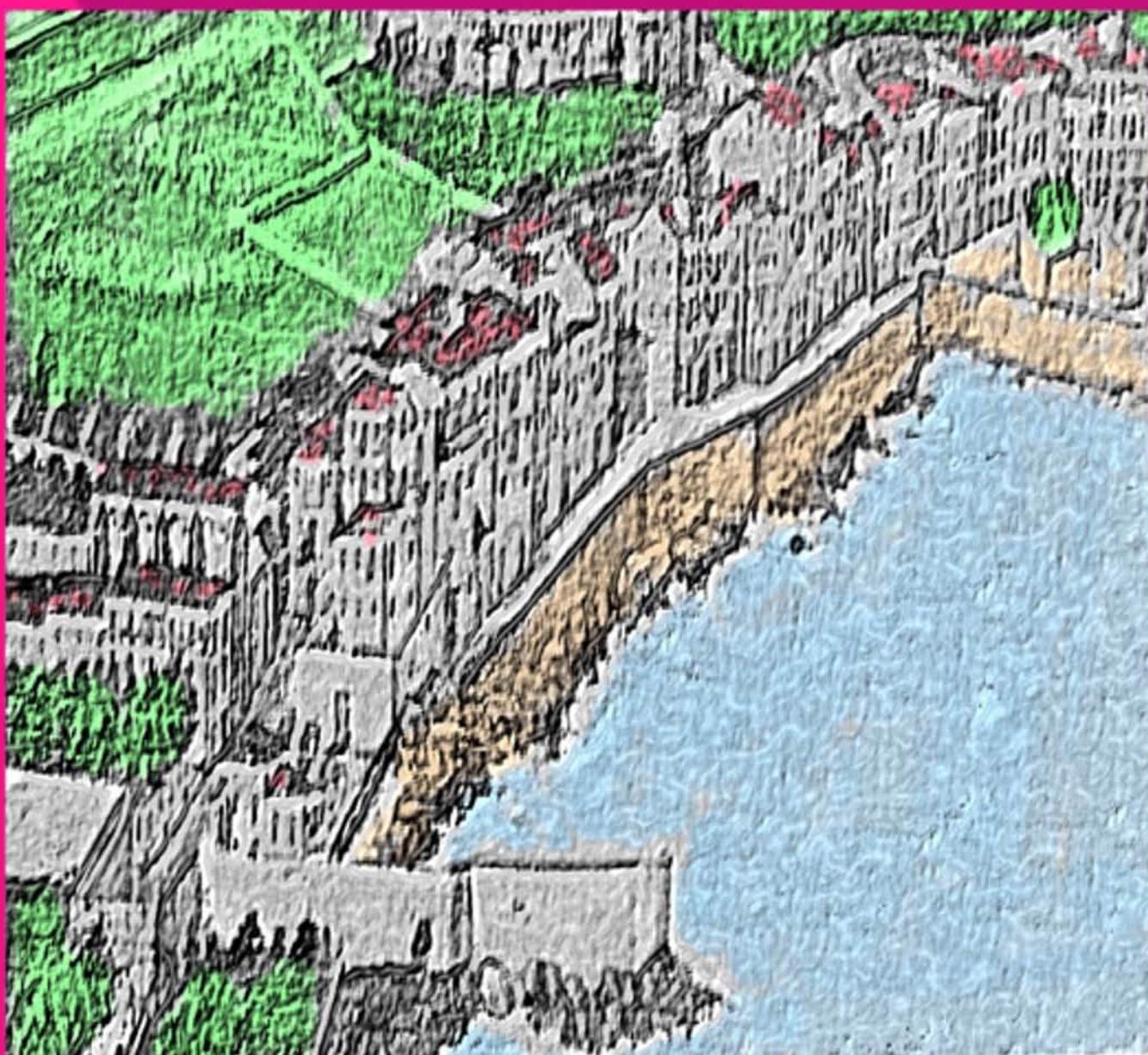
Es muy probable, aunque por ahora carecemos de datos directos sobre el asunto, que tan abundantes cantidades de hierro provinieran de los hornos altos al carbón vegetal que precisamente se montaron en Guriezo en el año 1830. Allí se erigió uno de los experimentos siderúrgicos más prometedores de la Monarquía española, base de buena parte de la futura e industrial siderurgia de Vizcaya: la fundición de “La Merced” construida por el marqués de Miravalles, y que tras la Guerra Carlista pasará a ser dirigida por la compañía francesa “Dubourg, Alem y Dupont”¹¹³.

¹¹² Ruiz Bedia, ob. cit., pp. 101 y 107.

¹¹³ Ojeda San Miguel (90/91), pp. 93 y 94.



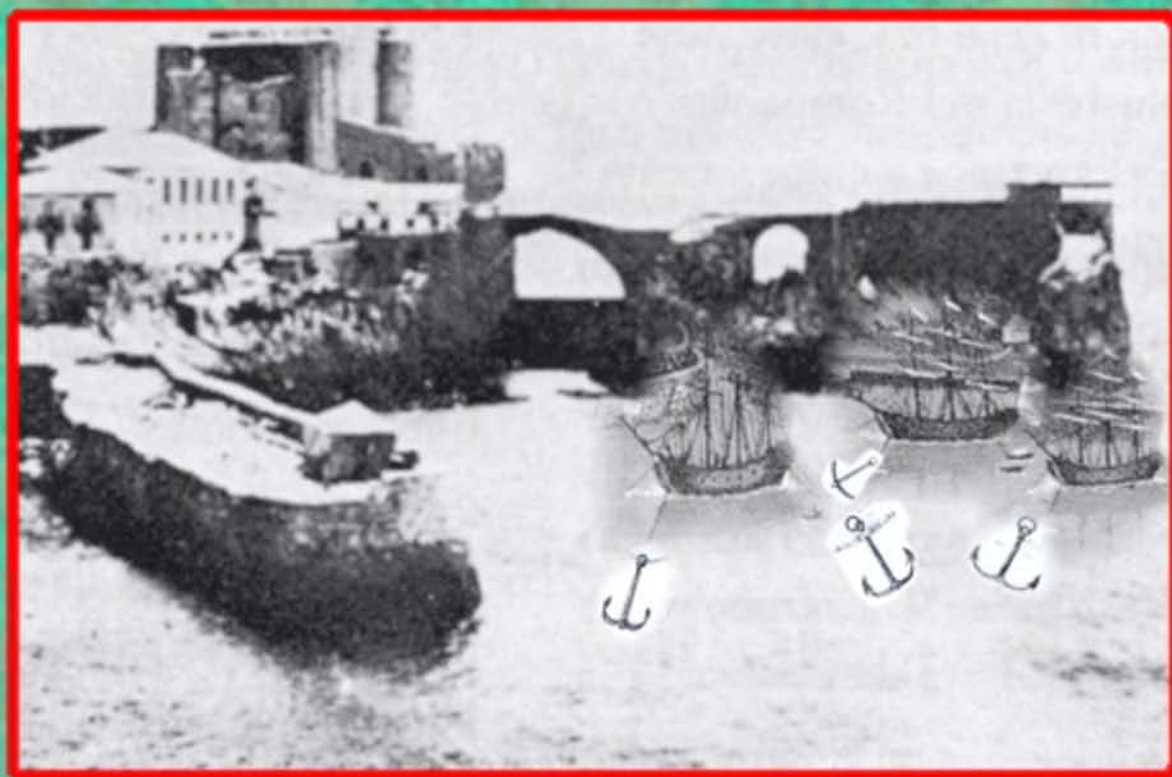
Bocana del puerto



**Muelles de la Calle de la Mar
y Torrejón**



Dársena, muelles y
Concha (suposición)



Barcos mercantes fondeados en la Concha,
entre el muelle norte y el cay de Santa Ana (suposición)



Fondeo y amarre junto al Cay.
Entrada bocana
(det. postales ant.)



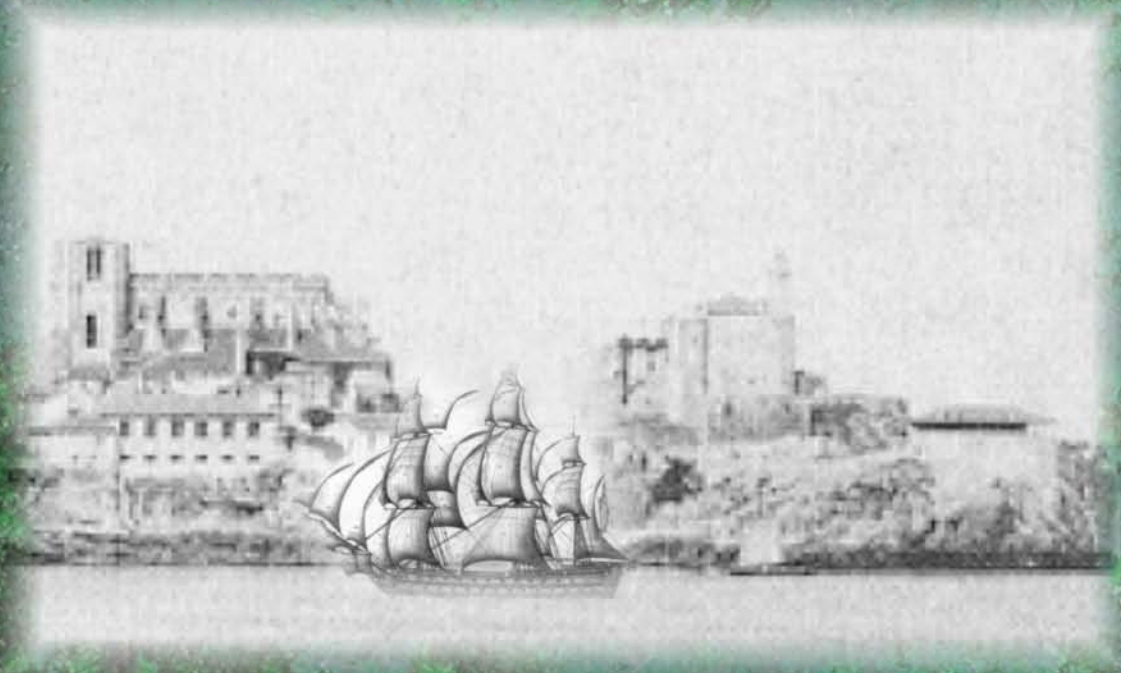
Zonas más habituales de recalada de las naves mercantes
en el puerto de Castro Urdiales (suposición)



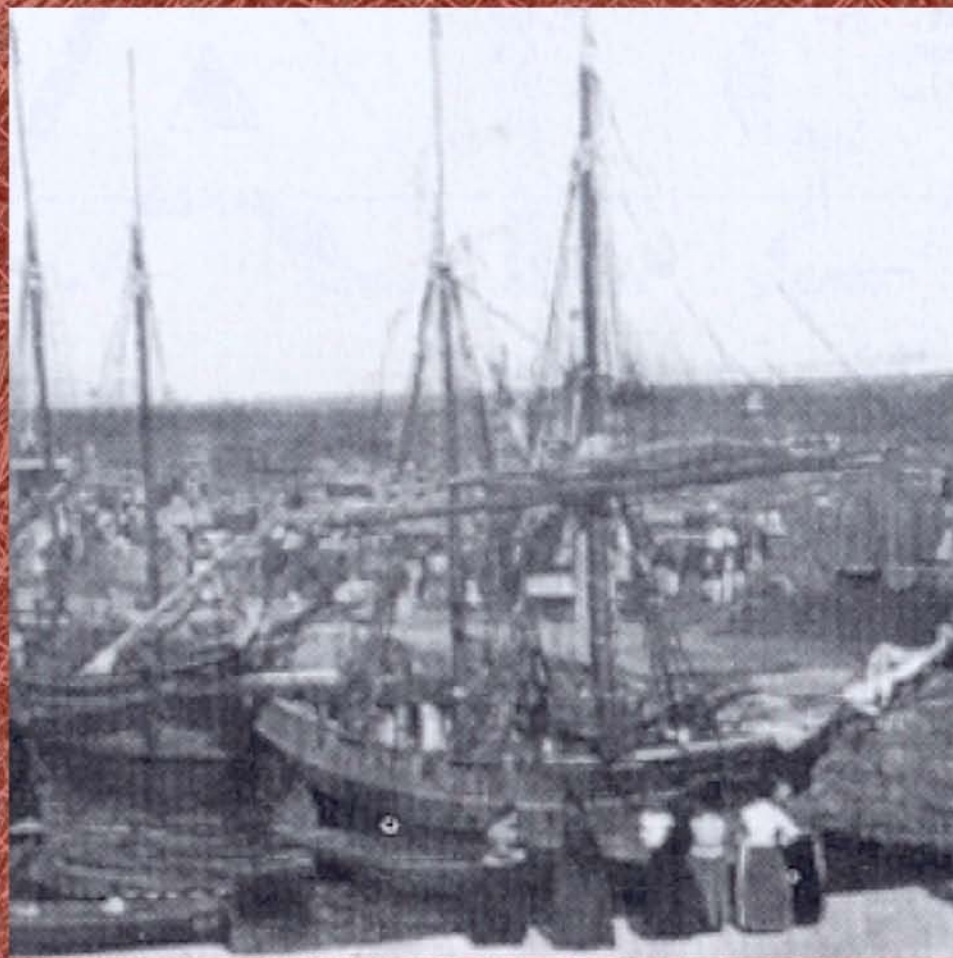
Concha y
viejo muelle de Santa Ana



Dársena y entrada de
Melida (suposición)



Concha y entrada del puerto



Veleros que aprovechando la marea
descargan en el viejo "contracay" (siglo XIX)



**Concha y bocana del puerto
(suposición)**



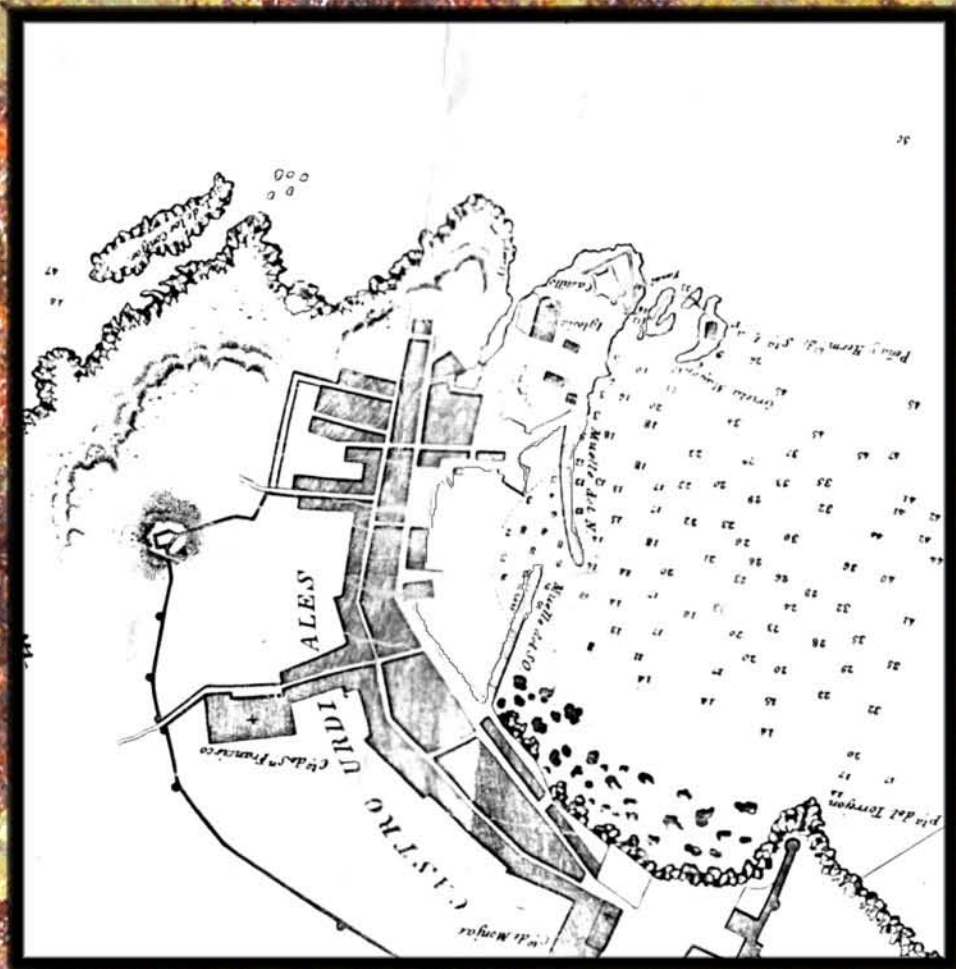
a

b



a. Barcos "trinca con trinca" con mal tiempo, frente al cay

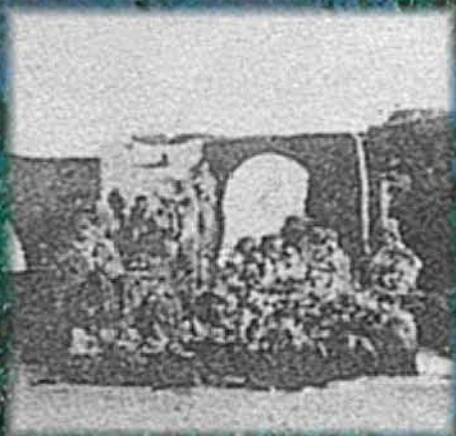
b. Concha: barcos junto a Santa Ana (suposición)



Plano Puerto Castro Urdiales
J.M. Mathé - 1832



**Concha de Castro Urdiales
(suposición)**



Viejos muelles, peñones,
puentes y rocas de
Castro Urdiales



Escudo de Castro Urdiales (hoy en desuso)
en el que se pueden apreciar algunos de los símbolos más emblemáticos:
ermita de Santa Ana, Castillo, puentes y
una nave (todo un mensaje, no pesquero, de la memoria comercial de la Villa)



**Torre medieval transformada
(fines del siglo XIX)**



**Detalle de los viejos cimientos del muelle castreño
visibles en bajamar**

**Dársena llena de fango
(detalle postal antigua)**





EPÍLOGO

Quizá, por obvio, sea innecesario acabar este trabajo comentando que la historia económica y social de Castro Urdiales ha estado completamente condicionada por la mar. Si tomamos al pie de la letra una de las acepciones asignadas a la palabra “castro”, incluso su propio nombre resulta una prueba inequívoca de su vocación marinera: *Peñasco que avanza de la costa hacia el mar, o que sobresale aislado en éste y próximo a aquella, especialmente en tierras asturianas y cántabras*. Realmente Castro Urdiales ha sido, y es, el más castro de los castros.

Ha sido tan marinera nuestra antigua villa que incluso durante cientos de años ha crecido en espacio urbano robando terreno a la mar, y dando la espalda a la tierra. Todo en la ciudad Castro mira a la mar: recinto, cultura e historia.

Nació y creció en época medieval gracias a sus espléndidas condiciones naturales, hasta convertirse en uno de los puertos comerciales más importantes del Cantábrico. Su flota comercial y transportista, y en su día veremos que también la pesquera, fue una de las más activas, emprendedoras y pionera en la búsqueda de adelantos técnicos y rutas nuevas que surcar.

Sin embargo, a partir del siglo XV y a lo largo de la Edad Moderna la suerte le volvió la espalda. Modificaciones en la coyuntura política y económica internacional, en la construcción y tipos de navíos, en el modo de fondear y atracar..., empezaron a jugar en contra del puerto castreño. Poco a poco fue perdiendo terreno en el escalafón cantábrico, hasta que a partir del siglo XVII pasó casi exclusivamente a ser un pequeño y desasistido puerto pesquero.

La fotografía literaria, magnífica sin duda, que hizo Javier Echavarría hace ya muchos años, sigue siendo en el siglo XXI la mejor forma de describir los hechos que acabamos de perfilar: “Estos tremendos golpes, repetidos por espacio de dos siglos, sumieron a la villa en un estado de incurable postración y de verdadera ruina. Destruíd ala marinería, que era y ha sido hasta la fecha en Castro el elemento más poderoso de prosperidad y de vida, desaparecieron los viajes mercantiles, las expediciones a los mares de Terranova y de Irlanda, y toda sombra de navegación, porque ya no existían las animosas flotillas que antes daban al puerto actividad y movimiento, ni había armadores que construyesen nuevos barcos, ni marinos que los tripulasen. La vida marítima local quedó reducida a las faenas de la pesca costera. Era todo lo que podía dar de sí un pueblo privado de sus brazos más vigorosos, y reducido a un padrón que fluctuaba entre los trescientos cuarenta vecinos de ambos estados, inscriptos en el censo de principios del siglo XVIII, y los trescientos de fines del mismo”.

A pesar de todo, Castro nunca se conformo con su suerte. Ciertamente que en los siglos modernos fue una población pesquera en permanente crisis, casi ahogada y prácticamente incomunicada con el interior, pero nunca perdió la memoria y la esperanza de recuperar su antigua grandeza. Desgraciadamente carecía de una burguesía lo suficientemente numerosa y emprendedora, pero sus habitantes añoraron y lucharon lo indecible por recobrar el papel de puerto comercial que estaban seguros merecía por pasado e intrínsecas virtudes.

Castro Urdiales había nacido y se había desarrollado gracias a las especiales características físicas de su costa y a su tantas veces ponderada ubicación geográfica, verdadero epicentro del Cantábrico. Pero precisamente allí, dentro de esta positiva adjetivación se escondía lo que puede ser considerado una profunda contradicción: también los mayores inconvenientes y hasta desgracias venían de su asiento geográfico. Durante siglos Castro se benefició de su cercanía a la ría de Bilbao; pero esta proximidad, máxime estando fuera de las especiales características fiscales de Vizcaya, se convirtió en el mayor lastre para poder crecer como puerto y plaza comercial.

Sin tener que recurrir a los libros y legajos, simplemente utilizando el sentido común y el más básico instinto de observación, no hay más que dar un pequeño paseo por el casco histórico para darse cuenta de que Castro Urdiales ha sido algo más que un pequeño puerto pesquero. Todas sus piedras, formas y edificios lanzan mensajes continuos en esta dirección. Muelles, Correría, Peñones y Santa María son las mejores pruebas del soberbio papel naval y comercial que Castro tuvo, y que trató de retener y recuperar, durante muchos y muchos siglos.



BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

Acedo, J.A., La construcción naval en Vizcaya, Bilbao, 1975

Aguilar Herrando, J., La Ingeniería en los puertos de la Edad Media, Tecnología y Sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval, XXII Semana de Estudios Medievales (Estella, 17 a 21 de julio de 1995), Pamplona, 1996.

Aguirre, R., El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común, San Sebastián, 1994.

Aguirre Sorondo, A., Los astilleros guipuzcoanos, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Alberdi, X. Y Aragón, A., “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998.

Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J., Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos, Estudios del Departamento de Historia Moderna, Zaragoza, 1975.

Alemaný Llovera, J., Los puertos españoles en el siglo XIX, Madrid, 1991.

Alonso del Val, J.M., Tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.

Alonso Romero, F., Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las Islas Británicas y medios de navegación, Vigo, 1976.

Alonso Romero, F., “La embarcaciones celtas”, Boletín da Sociedade de Geografía de Lisboa, enero – junio, 1987.

- Alkorta, F., Ondárroa y la pesca, Bilbao, 1997.
- Almagro-Gorbea, M., La navegación prehistórica y el mundo atlántico, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.
- Anasagasti, Fr. P., Historia General de la villa de Bermeo, Bilbao, 1985.
- Apraiz Zallo, J.A., El Museo naval de Donostia y la conservación del patrimonio flotante del ámbito pesquero. Marco conceptual-tipológico y embarcaciones recuperadas, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.
- Aramburu-Zabala, M.A. y Alonso Ruiz, B., Santander: un puerto del Renacimiento, Santander, 1994.
- Arbex, J.C., Arrantzaria: evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria, Bilbao, 1984.
- Argüelles Álvarez, R., Puertos de pesca en España, Gijón, 1931.
- Arija Dufol, F., Pesquerías en Cantabria, Santander, 1984.
- Arízaga, B., Villas: permanencias urbanas, La Memoria histórica de Cantabria, Santander, 1996.
- Armengou i Schuppisser, M., El retrato de barcos en el siglo XIX (una faceta poco conocida de la pintura marinista), Revista de Historia naval, nº. 64, 1999.
- Arroyo Ruiz Zorrilla, R., Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España, Madrid, 1989.
- Artiñano y De Galdacano, G., La arquitectura naval española en madera, Madrid, 1920.
- Association des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, Léurope et l'océan au Moyen age : contibution à l'histoire de la navigation, Congreso de Nantes, 17, 1986.
- Astiazaran Achabal, M. I., El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII, Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, nº. 23, 1997.
- Astui Zárraga, A., Lanchas de pesca a vela, Etor, T. VII, San Sebastián, 1989.
- Astui Zarraga, A., El Museo del pescador de Bermeo. Casi 50 años de vida. Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.
- Atkinson, I., Los barcos vikingos, Madrid, 1990.
- Ayerbe Echevarria, E., Itsasoa: los vascos en el mar Atlántico Norte, siglos XVI y XVII, Bilbao, 1992.

- Azcarraga y Bustamante, J.L., *El curso marítimo*, Madrid, 1950.
- Barkham Huxley, M., *Las pequeñas embarcaciones costeras en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el "galeón", la "chalupa" y la "pinaza"*, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998.
- Baró Pazos, J., *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, Santander, 1999.
- Barrón García, J.I., *La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908)*, Santander, 1992.
- Basurto, N., *Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa*, Bilbao, 1986.
- Bayo, R. y A., Muñoz, Santurce: puerto pesquero, trabajo mecanografiado, Vitoria, 1994.
- Bedia, J. (De.), Santander, *Historia gráfica, Siglo XIX*, Santander, 1977.
- Beaudouin, F., *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, 1990.
- Bohigas Roldán, R. y otros, *Los materiales arqueológicos del cerro de Santa María (Castro Urdiales, Cantabria)*, Santander, 1990.
- Bonet Correa, A., *Puertos españoles en la historia*, Madrid, 1994.
- Bourgoin, J. Y Carpine-lancre, J., *L'aventure maritime, du Golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, París, 1995.
- Buen, F., *Navegación y la pesca, Primer Congreso de Estudios Vascos*, Bilbao, 1919.
- Cabieces Ibarondo, V., *Castro Urdiales y su entorno*, Castro Urdiales, 1988.
- Cabieces Ibarondo, V., *El patrimonio de nuestros pueblos: itinerario didáctico en el municipio de Castro Urdiales*, Castro Urdiales, 1994.
- Cámara Muñoz, A., "Fortificación, ciudad y defensa de los reinos peninsulares en la España imperial. Siglos XVI y XVII", *La Ciudad y las Murallas (De Seta, c. y Le Goff, J.)*, Madrid, 1991.
- Cámara Muñoz, A., *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, 1998.
- Campuzano Ruiz, E., *Guía de Castro Urdiales*, Madrid, 1987.
- Capel, H., *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Madrid, 1982.
- Caro Baroja, J., *Los Vascos y el Mar*, San Sebastián, 1985.

- Casado Soto, J.L., Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII, Altamira, vol. I, Santander, 1975.
- Casado Soto, J.L., Los pescadores de la villa de Santander en los siglos XVI y XVII, anuario Juan de la Cosa, Vol. I, 1977.
- Casado, J. L. y otros, La Crisis del siglo XVI, Santander, 1979.
- Casado Soto, J.L., Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII, Santander, 1980.
- Casado Soto, J.L., Ballenas y delfines del Cantábrico, Santander, 1981.
- Casado Soto, J.L., Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVIII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.
- Casado Soto, J.L., y otros, Cien años de Cantabria a través de sus fotografías, Barcelona, 1987.
- Casado Soto, J.L., Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588, Madrid, 1988.
- Casado Soto, J.L., Santander: una villa marinera en el siglo XVI, Santander, 1990.
- Casado Soto, J.L. y otros, Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander, 1993.
- Casado Soto, J.L., Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla, Santander, 1998.
- Casado Soto, J.L., El depósito franco y el puerto de Santander: 75 aniversario, 1923-1998, Santander, 1998.
- Casado Soto, J.L., Aproximación a la tipología naval cantábrica en l primera mitad del siglo XVI, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998.
- Casanueva González, J.F., Elementos para una historia de la navegación a vapor, Tesis doctoral, Cádiz, 1996.
- Castanedo Galán, J.M., Guarnizo, un astillero de la Corona, Madrid, 1993.
- Castanedo Galán, J.M. y otros, Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander, siglos XVI-XIX, Santander, 1995.
- Cevallos Cuerno, M^a. C., La industria tradicional del Hierro en la Cantabria del Antiguo Régimen, I Encuentro de Historia de Cantabria, Santander, 1999.

Chic García, G., Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.

Cicero, I., Castro urdiales, Laredo, Santoña ... de punta a cabo, Santander, 1982.

Cipolla, C., Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700, Barcelona, 1965.

Ciriquiain Gaiztarro, Historia de la MN. Y ML villa y puerto de Portugalete, Bilbao, 1990.

Ciriquiain Gaiztarro, M., Los puertos marítimos del País Vasco, San Sebastián, 1986.

Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Máquinas y artes de construcción portuaria en la exposición de puertos y fortificaciones en América y filipinas, Madrid, 1985.

Conserjería de Obras Públicas y Transportes de Andalucía, Actas del Simposium Territorio, Puerto y ciudad: 26, 27 y 28 de noviembre de 1986, Sevilla, 1988.

Cruz Conejo, M., Naos y estrellas: el firmamento que guió a Colón, Madrid, 1990.

Cuñat Ciscar, V.M., Documentación medieval de la villa de Laredo (1200-1500), Santander, 1998.

Delgado Cendagortagalarza, A., Bermeo en el siglo XX: Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912-1955), Zarautz, 1998.

Díaz Borrás, A., La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880), Valencia, 1986.

Dozy, R.P.A., Los vikingos en España, Madrid, 1987.

Dueso, J., Historia de la navegación vasca, Historia de Euskal Herria, Tomos III y IV, San Sebastián, 1980.

Duo, G., Extracto del "Libro de Acuerdos (1774-1871)" de la Cofradía de San Pedro del puerto de Plencia, Bermeo, nº. 8, 1990-91.

Duo, G., Cuatro aspectos de la enseñanza náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX), Vasconia, nº 27, 1998.

Duo, G., Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX), Apuntes II, Plasentia de Butrón, Plencia, Plentzia, Bilbao, 1998.

Eberenz, R., nave y nao en Castellano medieval: historia de una sustitución léxica, Anuario de Estudios medievales, 24, 1994.

Echegaray Corta, B., Estudio jurídico de los contratos entre copropietarios, patronos, tripulantes y fogoneros, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1927.

Echavarría, J., Los marineros castreños en las pesquerías de Irlanda, Fray Verás, nº 42, 29 de mayo de 1892.

Echavarría, J., Los castreños en la Armada Invencible, Fray Verás, nº 40/50, 1892.

Echavarría, J., Corsarios castreños, Fray Verás, nº 53, 1892.

Echavarría, J., Castro y Vizcaya, Fray Verás, nº 62/66, 1892.

Echavarría, J., Los marineros castreños, pescadores de ballenas, Fray Verás, 8 de mayo de 1892.

Echavarría, J., Recuerdos históricos castreños, Bilbao, 1973 (reed.)

Echevarría Alonso, M^a. J., La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII, Santander, 1995.

Enriquez Fernández, J., Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520), San Sebastián, 1991.

Enriquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del País Vasco. Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la villa de Lequeitio (1325-1520), San Sebastián, 1991.

Enriquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del País Vasco. Libro de acuerdos y decretos municipales de la villa de Bilbao (1509-1515), San Sebastián, 1995.

Erkoreka, A., La colonización de las islas e islotes del litoral vasco: atalayeros, militares y ermitas, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Erkoreka, J.I., Estudio histórico de la Cofradía de mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones, Bilbao, 1993.

Erkoreka; J.I. y Salmerón, G., Itsas arrantza, San Sebastián, 1998.

Escalante De Mendoza, J, Itinerario de navegación de los mares, (1575), Madrid, 1985.

Etayo-Piñol, M.A., Medina y Cortés o el aprendizaje de las técnicas de navegación en Europa en el siglo XVI (según la edición lyonesa), Revista de historia naval, nº 61, 1998.

Falcón Ramírez, J., “Ámbitos y rutas marítimas españolas”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1, 1989.

Fariña, F., Historia de la navegación, Madrid, 1950.

Fernández de Pinedo, E., Guerra, distribución de la renta y actividad comercial en la Edad Media, El Fuero de Santander y su época, Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario, Santander, 1989.

Fernández de Pinedo, E., Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90, Congreso Internacional, Las sociedades ibéricas y el Mar a finales del siglo XVI, Madrid, 1998.

Fernández Duro, C., Disquisiciones náuticas, Madrid, 1876-1891.

Fernández Duro, C., La marina militar de Castilla desde su origen y pugna con la Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española, Madrid, 1890-1894.

Fernández Duro, C., Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón, Madrid, 1895-1903.

Fernández Izquierdo, F., “La España de Carlos III en su dimensión marítima”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 2, Madrid, 1989.

Ferrer i Mallol, M.T., Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2, 1998.

Flores Díaz, M., Hombres, barcos e intercambios: el derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón, Madrid, 1998.

FotoNatur, Castro Urdiales, caminos por descubrir, Castro Urdiales, 1999.

Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934, Madrid, 1981.

Frax Rosales, E., El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920, Madrid, 1987.

Fundación Santillana, Cantabria y la mar en la historia, Madrid, 1986.

Fundación Santillana, Valles y comarcas de Cantabria, Zona oriental, Madrid, 1992.

García Moreno, L.A., Las navegaciones romanas por el Atlántico Norte: imperialismo y geografía fantástica, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.

Galende Díaz, J.C., Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna, Revista de Historia Naval, nº 65, 1999.

- Galván Rivero, M.C., Historia del Archivo Municipal de Castro Urdiales, II Jornadas de Archivos municipales de Cantabria, Santander, 1999.
- Gandía, E., Primitivos navegantes vascos, Buenos Aires, 1942.
- Garay Salazar, J., VII centenario de la Hermandad de las marismas, Santander, 1996.
- Garay Salazar, J., Santa Ana no se tira. Historia de un Peñón, Santander, 1997.
- Garay Salazar, J., Cerdigo. Historias y costumbres, Santander, 1999.
- García de Cortazar, J.A., Blanco Campos, E. Y Álvarez Llopis, E., Libro del Concejo (1494-1522) y documentos medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales, Santander 1996.
- García Moreno, L.A., Las navegaciones romanas por el Atlántico Norte: imperialismo y geografía fantástica, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.
- Garmendia Larrañaga, J. y Peña Santiago, L.P., El mar de los Vascos II: leyendas, tradiciones y vida, San Sebastián, 1982.
- Gomez Rodrigo, C., Diez meses en la historia de Castro Urdiales, Altamira, tomo XL, 1976/77.
- González Cuadra, F., “Castro desde sus orígenes” (conferencia impartida el 30 de enero de 1998), La Ilustración de Castro, enero, febrero y marzo de 1999.
- González Echegaray, C., Escudos de Cantabria, Madrid, 1999.
- González Echegaray, J., Demografía de la villa de Laredo en los siglos XVI y XVII, Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore “Hoyos Sainz”, vol. VIII, 1976.
- González Echegaray, R., La marina Cántabra, III, Desde el vapor, Santander, 1968.
- González González, F.J., Astronomía y navegación en España: siglos XVI-XVIII, Madrid, 1992.
- González, A. e Ibarra, J., Rapaces nidificantes en Castro Urdiales y los valles de Guriezo y Liendo, Salamanca, 1997.
- González Tascón, I., “Tecnología constructiva portuaria”, Puertos y fortificaciones de América y Filipinas, Madrid, 1985.
- Grupo Espeleológico la Lastrilla, Asociación de Amigos del patrimonio Histórico-Cultural Castreño, Informe preliminar sobre la conducción de aguas de “El Chorrillo”, Castro Urdiales, 1995.

Guiard y Larrauri T., Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Vila, Bilbao, 1912/14.

Guiard y Larrauri, T., La industria naval vizcaína, Bilbao, 1917.

Hernández Gallejones, R., Aproximación a la Historia de Portugalete (1400-1900), Bilbao, 1991.

Hernando, M., Aproximación al lenguaje marinero en Castro Urdiales, Santander, 1978.

Hidalgo de Cisneros, C., Largacha, E., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del país Vasco. Libro de decretos y actas de Portugalete (1480-1516), San Sebastián, 1988.

Ibarzábal, X., La participación vasca en el nacimiento de la trata asiática. Los transportes marítimos. Armadores vascos en la ruta Cádiz-Manila, 1840-1870, Boletín de la R.S.B.A.P. LIII, 2, 1997.

Iglesias, J.M. y Muñiz, J.A., Las comunicaciones en la Cantabria romana, Santander, 1992

Iglesias, J.M. y Ruíz, A. (Directores), Flaviobriga. Castro Urdiales, Bilbao, 1995.

Ilustración de Castro, Castro Urdiales.

Imbert, B., El gran desafío de los polos, Madrid, 1990.

Kurlansky, M., El bacalao: biografía del pez que cambió el mundo, Barcelona, 1999.

Laburu, M., El bote ballenero de Bermeo del siglo XIII (notas previas a la reconstrucción de un prototipo del bote ballenero similar al que aparece en el sello de Bermeo del año 1297), Bermeo, nº 3, 1983, pp. 319-331.

Lacha Otañes, M. A. y Del Campo Gutierrez, J. L., Un Manuscrito del siglo XVII, referente a la antigua villa de Castro Urdiales, Altamira, Revista de Estudios Montañeses, vol. II, Santander, 1974.

Lanza, R., La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen, Madrid, 1991.

Lastra, J. y Palacio, D., Coplas de Castro, Madrid, 1995.

Lazúrtegui, J., El comercio, la industria y la navegación en el País Vasco (reed.), Bilbao, 1980.

Leizaola, J.M., La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV, San Sebastián, 1984-1988.

- López Vaqué, A., Del léxico castreño de ayer y de hoy, Santander, 1999.
- López Piñero, J.M., El arte de navegar en España del Renacimiento, Madrid, 1986.
- Macintyre, D.G.F.W., La aventura de la vela: (1520-1914), Barcelona, 1971.
- Maiso González, J., La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. De Isla y Alvear, Santander, 1990.
- Martín-Meras, L., Catálogo de la cartografía histórica del Museo Naval, Madrid, 1990.
- Martínez Guitan, L., Naves y flotas de las Cuatro Villa de la Costa, Santander, 1942.
- Martínez Vara, T. (i. h.), Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las Montañas de Santander (S. XVIII), Santander, 1979.
- Maruri Gregorisch, J.L., Notas sobre l arquitectura naval eb los buques de vela del mar Cantábrico-Santander, 1760 a 1875, Anuario del Instituto de Estudios marítimos “Juan de la Cosa”, Vol. II.
- Merino, J.J.B., Apuntes para la Historia de Guecho, Bilbao, 1970.
- Merino Navarro, J.I., Los arsenales de la Ilustración, Madrid, 1983.
- Merrien, J., Historia de los buques, Barcelona, 1960.
- Miñano, S., Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal, Madrid, 1826.
- Mira Caballos, E., La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones, Revista de Historia naval, nº. 62, 1998.
- MOPU, Guía de las costas de España, Revista de obras Públicas y Urbanismo, nº 367, Madrid, 1990.
- Muñoz Jiménez, J.M., Fortificaciones medievales de la Costa de Cantabria (La situación del siglo XV), Altamira, Tomo XLIII, Santander, 1981 – 1982.
- Muñoz Jiménez, J.M., “Camino y fortificaciones en la Cantabria medieval”, El Fuero de Santander y su época, Actas del Congreso de su VIII Centenario, Santander, 1989.
- Murguía Mendizábal, D., ¿Castro Urdiales vasco?: pros y contras para su reintegración a Vizcaya, Castro Urdiales, 1978.
- Murguía Mendizábal, D., El libro de Castro, Castro Urdiales, 1996 y 97.
- Murguía Mendizábal, D. y Garay Salazar, J., Castro-Vizcaya (Relaciones históricas), Castro Urdiales, 1997.

- Obregón Goyarrola, F., Breve Historia de Cantabria, Santander, 2000.
- O'Dogherty, A., La construcción naval en la Península, en España y el Mar en el siglo de Carlos III, Madrid, 1989.
- Odriozola Oyarbide, L., La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII, San Sebastián, 1997.
- Ocharan, E., Reintegración de Castro Urdiales a Vizcaya, Bilbao, 1925.
- Ocharan Mazas, L., En Casa de la Villa, Castro Urdiales, 1917.
- Ocharan Mazas, L., Ángela, Barcelona, 1918.
- Ocharan Mazas, L., Marichu, Barcelona, 1918.
- Ochoa de Zabalegui Iriarte, T., Estudio histórico del puerto de Arminza, Vitoria, 1998.
- Odieres, Y., Eladio Laredo. El Historicismo nacionalista en la Arquitectura, Bilbao, 1992.
- Ojeda San Miguel, R., Las actividades no agrarias en Cantabria a mediados del siglo XIX: análisis a través del diccionario de Pascual Madoz, Altamira, Revista del Centro de Estudios Montañeses, tomo XLIX, Santander, 1990-91.
- Ortiz de la Torre, E., La Montaña Artística, Arquitectura religiosa, Madrid, 1926.
- Palacio Atard, V., Vascos, la pesca del bacalao y la navegación a Terranova en el siglo XVIII, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1995.
- Palacio Ramos, R., Arqueología del mar en Cantabria: las fortificaciones costeras del siglo XVIII, C.A.M. 4., Cartagena, 1996, pp. 159-191.
- Parker, G., El testamento político de Juan Martínez de Recalde, Revista de historia naval, nº 60, 1998.
- Pecharromán, F., La sociedad cántabra de fines del antiguo régimen: el Valle de Guriezo (1752-1883), Santander, 1985.
- Pecharromán, F., Datos para el estudio del gobierno local en la zona de Castro Urdiales durante la primera mitad del siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.
- Pfeiffer, G., Atlas de los principales puertos de España, Madrid, 1872.
- Peña San Andrés de la Casa de Cantabria en Madrid, Repertorio de publicaciones periódicas de Castro Urdiales 81872-1997), Madrid, 1997.

- Pérez Bustamante, Rogelio, Historia de la villa de Castro Urdiales, Santander, 1980.
- Pérez Carreño, J., Cartilla marítima, Madrid, 1904.
- Pérez Mallaina, P. E., Política naval española en el Atlántico, Sevilla, 1982.
- Pérez Mallina, P. E., La Armada del mar del Sur, Sevilla, 1987.
- Pérez Mallaína, P.E., Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas, C.M.H.L.B. Caravelle, nº 69, Toulouse, 1997.
- Presado Velo, F.J., Navegación y exploraciones en el Egipto faraónico, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.
- Prior, J.H., Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571, 1988.
- Punzano, V., Los gobernadores de armas de Castro Urdiales, 1812-1813, Santander, 1982.
- Réau, L., Iconografía del arte cristiano. Iconografía de los Santos, Barcelona, 1997.
- Rhan Philips, C., Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII, Madrid, 1991.
- Richter Sanjines, J.A., Mariano Renovales, 1774-1819, efemérides gloriosas y crueles, Bilbao, 1990.
- Rivera Medina, A. M., El Astillero Real de Zorroza y la Carrera de Indias, Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana, Vitoria, 1996.
- Rivera Medina, A.M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria, 1997.
- Rivera Medina, A.M., Paisaje naval y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad, Revista de Estudios marítimos del país Vasco, nº 2, 1998.
- Rodríguez Colmenero, A., La intervención de la flota romana en la conquista de Gallaecia, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.
- Rodríguez Fernández, A., La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII, Altamira, Tomo XLVI, Santander, 1986 – 1987.
- Rodríguez Fernández, A., Laredo y el comercio del hierro en el siglo XVII, Altamira, Tomo XLIX, Santander, 1990-91.

Rodríguez Fernández, A., El Comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII, Altamira, Tomo L, Santander, 1992 – 1993.

Rodríguez Fernández, A., El abasto y comercio de vinos en la villa de Santander en el siglo XVI, Altamira, Tomo LI, Santander, 1994 – 1995.

Rodríguez Gutiérrez, B., La visión de Cantabria en una revista romántica: Semanario Pintoresco Español (1836 – 1857), Altamira, Tomo LIV, Santander, 1998.

Rodríguez – Vallasante Prieto, J.A., “La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º. 4, Madrid, 1989.

Ruiz Bedia, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setares. 1875-1910, (trabajo mecanografiado) Universidad de Cantabria, Santander, 1996.

Ruiz de la Peña Solar, J.I., “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, El Fuero de Santander y su época, Actas del Congreso de su VIII Centenario, Santander, 1989.

Salas, J., Historia de la matrícula del mar, Madrid, 1896.

Sánchez-Llamosas, J.P., El habla de Castro, Madrid, 1982.

Sánchez-Llamosas, J.P., Retazos de historias y costumbres del pasado. Castro Urdiales, Madrid, 1999.

Sánchez Terry, M.A., Los faros españoles: historia y evolución, Madrid, 1991.

San Miguel Pérez, E., Iniciación al estudio de la Cantabria medieval, Santander, 1992.

Santoyo, J.C., Irlandeses y Vascos, Bilbao, 1979.

Selles, M., Astronomía y navegación en el siglo XVIII, Madrid, 1992.

Solana Sainz, J.M., Flaviobriga, Castro Urdiales, Santander, 1977.

Suarez Fernández, L., Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya, Madrid, 1957.

Taillemite, É, Por mares desconocidos, Madrid, 1990.

Tate, B., “Las Peregrinaciones marítimas medievales desde las Islas Británicas a Compostela”, Santiago, Camino de Europa. Culto y cultura en la Peregrinación a Compostela, Santiago, 1993.

Tellaeché, J., Naves y medios de propulsión más convenientes en la costa vasca, Eusko Ikaskuntza, 1927.

Tellechea Idígoras, J.I., Felipe III y Guipúzcoa. Servicios de marinería, la Matrícula de mar, desertores vascos, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián, nº 31, 1997.

Tofiño de San Miguel, V., Atlas marítimo de España, Madrid, 1789.

Trueba, A., Dónde fue Flaviobriga, Euskal-Erria, Revista Bascongada, tomo XVII, 1887.

Urkidi, J. Y Apraiz, J., La construcción naval en Bermeo, Bermero, nº. 1, 1981.

Urquiza, E., La partida de bautismo de Don José Narciso de Urquiza y Alzaga 1762. La villa de Castro Urdiales, Buenos Aires, 1966.

Valdaliso Gago, J.M., Growth and Modernization of the Spanish merchant marine, 1860-1935, International Journal of maritime History, III, nº. 1, 1991.

Valdaliso Gago, J.M., Los navieros vascos y la marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica, Bilbao, 1991.

Valdaliso Gago, J.M., Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c.1860-1935), La Empresa en la Historia de España (de. F. Comín y P.M. Azeña), Madrid, 1995.

Valdaliso Gago, J.M., La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX, Revista de Historia Naval, nº. 49, 1995.

Valdaliso Gago, J.M., The diffusion of technological change in the spanish merchant fleet during the twentieth century, The Journal of Transport History, Vol. 17, 1996.

Valdaliso Gago, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Vitoria, 1997.

Vaquerizo Gil, M., Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI, XL Aniversario Centro de Estudios Montañeses, T. Y, Santander, 1976.

Vaquerizo Gil, M., Las obras de los muelles de Laredo en los siglos XVI y XVII, anuario Juan de la Cosa, Vol. V, 1983/86.

Vaquero Piñeiro, M, "Relaciones entre las villas cántabras de la costa y la Península Italiana en los siglos XIV y XV. Datos para su estudios", El Fuero de Santander y su época, Actas del Congreso de su VIII Centenario, Santander, 1989.

Varios, La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao, 1994.

Varios, Rompeolas, Castro, 1995.

- Varios, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián, 1983.
- Varios, Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior, Mundaiz, nº 42, 1991.
- Varios, Análisis paleográfico y diplomático de la carta de afletamiento (1550-1611), Mundaiz, nº 44, 1992.
- Varios, El País Vasco y el mar a través de la historia, San Sebastián, 1995.
- Varios, Y Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de octubre de 1995), Santander, 1996.
- Varios, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, Revista de Estudios marítimos del, País Vasco, nº 1, San Sebastián, 1996.
- Varios, VII Centenario Hermandad de las Marismas, Castro Urdiales, 1996.
- Varios, Puertos españoles en la Historia, Madrid, 1994.
- Varios, Lekeitio, Bilbao, 1992.
- Varios, Portugalete. La Villa en los últimos años del siglo XIX, Bilbao, 1996.
- Varios. Puertos de Cantabria. Cofradías y faros, Santander, 1998.
- Varios, Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro, San Sebastián, 1999.
- Vazquez de Parga, L., Lacarra, J.M. y Uría, J., Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela, Pamplona, 1992.
- White, A.P., A select bibliography of British and Irish University theses about maritime history: 1792 to 1990, L. 1991.
- Yoldi, P., La pesca del bacalao: oro seco en Terranova, Bilbao, 1986.
- Zabala, A., Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII, Santander, 1978.
- Zabala, A., La evolución de la marinería en el norte durante el siglo XVIII, Bermeo, nº 1, 1981, pp. 203-218.
- Zabala, A., La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, Historia de la economía marítima del país Vasco, San Sebastián, 1983.
- Zabala, A., El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.

Zabala, A., Devoción religiosa de los marinos bizkainos al final del Antiguo Régimen a través del nombre de los navíos, Bermeo, nº 9, 1992-93, pp. 85-116.

Zabala, A., El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, 2, 1998.

Zysberg, A. y Burlet, R., Gloria y miseria de las Galeras, Madrid, 1989.

