

PRODUCCIÓN MINERAL DE HIERRO - CASTRO URDIALES

<u>Años</u>	<u>Toneladas</u>
1888	286206
1889	386523
1890	416550
1891	292183
1895	248960
1906	433130
1909	311504
1929	330007
1930	194070
1933	171075
1934	203251
1935	208885

Fuente: Homobono (94)

La producción minera en Castro, que significó aproximadamente el 40 % de la de toda la antigua provincia de Santander, perfiló una trayectoria y evolución muy similar a la de Vizcaya. Parecido fue también el destino: “(...) resulta significativa la participación de la “Compañía Naviera Sota y Aznar”, empresa vizcaína del mismo grupo que la C. M. de Setares (...). Los catorce vapores de este grupo iban (...) hacia Inglaterra y otros puntos de destino europeos y españoles, mientras que tan sólo esporádicamente visitaba esta flotilla la ría y puerto de Bilbao (...). En el transporte marítimo de la zona participaron, asimismo, embarcaciones muy variadas, con un tonelaje comprendido entre 1.500 y 6.600 toneladas...”⁵

3. 1873: HODGSON Y CASTRO URDIALES FRENTE A PÉREZ DEL MOLINO

Volviendo al tema estrictamente portuario, ya sabemos que en el año 1869 el británico Carlos Hodgson, como cabeza visible de un grupo empresarial con clarísimos intereses mineros en el Municipio y en otras zonas vizcaínas colindantes, había presentado oficialmente su pretensión de construir y explotar un moderno puerto en Castro. Probablemente como consecuencia de la inestabilidad política e institucional del momento nada debió tramitarse, y hubo que esperar al año 1873, en plena Primera República Española, para que de nuevo Hodgson presentara en el Gobierno Civil santanderino la misma solicitud y proyecto el día 6 de marzo. El 29 del mismo mes fue anunciada en el Boletín Oficial a fin de que en un plazo de quince días se pudieran hacer reclamaciones. Dos días antes de finalizar el

⁵ Homobono, ob. cit., pp. 84 y 85.

plazo, el Gobernador civil de Santander envió el proyecto de Hodgson al Ayuntamiento de Castro para que emitiera también el correspondiente informe.

Pero, cuando todo parecía que iba por los cauces normales y esperados y que el proyecto iba a salir adelante, el 8 de abril, dentro del plazo de los quince días concedidos para hacer alegaciones, se presentó por Ramón Pérez del Molino en Santander, oponiéndose a la de Hodgson, una solicitud en los mismos términos y finalidad. Pretendía el santanderino que ambos proyectos se tramitaran juntos, a fin de que de esa forma se pudieran comparar y ver cuál de ellos presentaba mayores ventajas.

El expediente de Hodgson siguió tramitándose con normalidad y empezó a pasar por las oficinas y analizadores señalados por la legislación portuaria entonces vigente: el 9 de junio del mismo 1873 la Autoridad militar emitió su informe; el Gobernador de Santander envió al Ministerio toda la documentación el 15 de junio; y, allí, pasó a informe de la Sección Tercera de la “Junta consultiva de caminos”. Y comenzaron los problemas.

Los especialistas del Ministerio detectaron graves irregularidades de fechas y sellos en los documentos de Hodgson. El grueso de la documentación estaba dividido en dos carpetas con memoria y planos. La primera fechada el 6 de marzo, pero la segunda, también con memoria y planos adicionales, sellada el 9 de junio. En opinión de los facultativos del Ministerio la segunda carpeta contenía un proyecto distinto, tanto en trazado como en los sistemas de construcción propuestos, a los incluidos en la primera. Además, faltaban algunas firmas y tampones reglamentarios. Así que toda la documentación fue devuelta al Gobierno civil de Santander, para que de nuevo el Comandante militar de marina y el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia volvieran a evacuar un informe, advirtiendo desde Madrid que sólo el proyecto de la segunda carpeta era susceptible de poder ser admitido técnica y legalmente y servir de base para la concesión pretendida. Además, las autoridades del Ministerio advertían también que había que tener en cuenta, pues se había presentado en el plazo reglamentario, la petición de Pérez del Molino.

Este, sabiendo que los documentos de Hodgson habían sido enviados a Madrid, se apresuró a protestar por los cauces legales en Santander y en la Capital. Consiguió, seguro que tenía sus contactos en la Madrid, que en el Ministerio llamaran la atención a las autoridades provinciales: no se podía tomar una resolución definitiva sobre el proyecto de Hodgson sin que se comparara antes con el de Pérez del Molino. Se pidió al Gobernador que explicara por qué en el expediente del inglés había un segundo proyecto a modo de corrección adicional.

No cabe duda. Se trataba de dos grupos de intereses mineros enfrentados. En opinión de Homobono “Data asimismo de este período bélico (última Guerra Carlista) el primer proyecto para poder dotar de puntos de embarque en Castro Urdiales a las minas vizcaínas colindantes con este término municipal. En 1873 una compañía inglesa adquiere las minas *Rabeñaga* y *Safo* en Las Muñecas (Sopuerta), elaborando sendos proyectos de ferrocarril hasta Castro e infraestructura portuaria a gran escala en esta Villa. Dichos proyectos, apoyados por el Ayuntamiento castreño, fueron frustrados por el propietario santanderino Pérez del Molino, quien obtuvo la concesión portuaria poniendo en juego sus relaciones e influencias, sin llevarse a efecto las obras precisas”⁶.

⁶ Ibidem, p. 65.

Hodgson tenía tanta confianza en que su proyecto llegaría a buen fin, con la oferta de costear directamente las obras portuarias, que no puso demasiado cuidado en la elaboración de algunas cuestiones técnicas y burocráticas de su expediente. Contaba con apoyo financiero, empresarial, el de muchos políticos liberales de Santander y Vizcaya y con el respaldo institucional y decidido del Ayuntamiento de Castro, convencido de que era aquella una buena oportunidad para lograr el crecimiento económico sostenido de la Villa. Pero se equivocó. Allí estaba Ramón Pérez del Molino, que también tenía grandes derechos adquiridos en los cotos mineros de Sopuerta y Arcentales, el mismo negocio, y, que, además, tampoco carecía de influencias políticas.

No hubo más remedio que gestionar el expediente de Pérez del Molino. Llegó en trámite de informe al Ayuntamiento de Castro el 15 de mayo. Y, con enorme enfado de la Dirección de Obras públicas, se paralizó en las oficinas castreñas casi durante un mes. Las autoridades municipales, respaldadas por el grupo empresarial de Hodgson, se pusieron a trabajar a marchas forzadas a fin de poder desacreditar en todo lo posible las pretensiones y planes de Pérez del Molino. Pusieron a trabajar con urgencia a todo tipo de informantes: políticos, abogados y técnicos. Algunos consejeros indicaron al Ayuntamiento que sería conveniente que los proyectos de su protegido inglés fueran firmados por algún ingeniero español; por eso aparecerá finalmente la firma de Ugarte en los planos. Los informantes instaban al Consistorio castreño a que en su alegato apuntara que el proyecto de Pérez el Molino podía acabar con el prometedor negocio de los veraneantes y bañistas; que era un expediente “muy bonito” pero poco real⁷. Incluso recomendaban que se insinuara que el santanderino era un individuo de ideología carlista y amigo de intrigas poco leales al Gobierno de Madrid. Se llegará a acusar a Pérez del Molino de que “no ha de hacer la obra, ya que sólo se opone por coger primas” y a amenazar con que de seguir adelante con sus pretensiones “(...) dar lugar a que haya un conflicto en esta Villa que toda es eminentemente liberal y no podría ver con buenos ojos que hoy se le imponía un reaccionario y tonto al desarrollo de la población”⁸. Todo valía, con tal de parar al pretendiente santanderino.

Debieron los ediles cumplir parte de sus amenazas. En aquellas fechas se produjeron algunas algaradas de protesta en las calles de Castro Urdiales y, como podemos ver en el documento adjunto, los agentes de Pérez del Molino respondieron rápidamente sembrando de pasquines defensivos los murales de las casas castreñas.

Al final, no tuvo más remedio el Ayuntamiento que devolver el expediente el 23 de junio. Y, ya sin interrupción, el Gobernador remitió a Madrid toda la documentación el 18 de julio, luego completada, pero por separado, por el informe de la Autoridad militar de Santander. Los dos expedientes, Hodgson y Pérez del Molino, pasaron a la Sección Tercera de la Junta Consultiva de Caminos, donde se compararon ambos. Aquí precisamente comenzó a perder definitivamente la batalla el bando de los interesados en el proyecto de Hodgson. Los informes facultativos fueron demolidores:

“(…) que según manifestó en su anterior dictamen, el primer proyecto presentado por Hodgson, sobre el cual se ha instruido el expediente, no es aceptable por los defectos

⁷ A.M.C.U., leg. 3 – 11, Correspondencia sobre obras del muelle, año 1873.

⁸Ibidem.

de su trazado, con el cual durante los temporales dominantes en el puerto, los buques de vela no podrían penetrar o lo verificarían con grave peligro, y por el mal sistema de construcción que no resistiría aquellos temporales: que el Gobernador de la provincia de Santander, al recibir de Hodgson un segundo proyecto después de terminada la tramitación del expediente, debió haberlo pasado al Ingeniero Jefe de la provincia, por ser el que podía manifestar oficialmente si este segundo proyecto era adicional y de ampliación al primero, o si era un nuevo proyecto con el de Pérez del Molino, presentado dos meses antes, aparecen señales casi evidentes de ser una copia o calco del mismo, cuyo hecho ha denunciado Pérez del Molino en una exposición elevada a este Ministerio: que así el segundo proyecto de Hodgson como el de Pérez del Molino, del cual parece copia, son aceptables y pueden servir de base a una concesión: que la parte de este último no incluida en el de Hodgson, y las obras diferentes que comprende, constituyen un proyecto que ofrece mayores ventajas bajo los puntos de vista de mayor desarrollo de muelles, de la mayor limpieza y mejor conservación del fondo y de la mayor facilidad de aumentar la capacidad del puerto, extendiéndolo a toda la concha, cuya declaración se hace para aplicar el art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868: que no son atendibles las consideraciones y protestas que aparecen en una exposición de Hodgson respecto a la aplicación de aquel decreto en lo relativo a la tramitación de los expedientes y a los informes y comparaciones facultativas que aquél califica de inútiles y hasta ilegales:

Considerando que la propiedad de la petición corresponde a Hodgson porque la autorización obtenida con anterioridad por Pérez del Molino para hacer estudios, a la cual se refiere en su petición, no da derecho en el concepto de que se trata:

Considerando que la prioridad y propiedad del proyecto cuya ejecución no puede autorizarse corresponde a Pérez del Molino, porque el primer proyecto de Hodgson no puede aceptarse, y el segundo, igual al de Pérez del Molino, fue presentado dos meses después.

Considerando que aún en la hipótesis de ser admisible para producir efectos legales dicho segundo proyecto de Hodgson, agregado al expediente después de concluida su tramitación, y aunque no apreciase ser copia de Pérez del Molino, el de este último presentaba mayores ventajas, según declaración expresa de la Junta Consultiva de Caminos:

Considerando que llegado el caso de otorgar una concesión solicitada por más de un peticionario, no es discrecional en el Gobierno la resolución, sino que ha de ajustarse a los preceptos de la ley que definen el derecho de los que la solicitan”⁹.

Al final fue Ramón Pérez del Molino el que “se llevó el gato al agua”. El 29 de septiembre de 1873 el Ministerio de Fomento emitió una “*Orden concediendo a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales provincia de Santander*”, con la siguiente resolución:

“Considerando que con sujeción a esta regla y expresado art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868 que “si hubiere más de una petición para una misma obra será preferida la que mayores ventajas ofrezca”: y el art. 200 de la ley de Aguas, que

⁹Revista de Ohrs Públicas, años 1873 y 1874, p. 234.

“no mediando subvención serán preferidos los proyectos de más importancia, y en igualdad de circunstancias los que antes hubiesen sido presentados”, el derecho a la concesión corresponde a Pérez del Molino, cuyo proyecto ofrece mayores ventajas, y además ha sido presentado con anterioridad al segundo de Hodgson, llamado adicional, pero distinto al primero, que no es admisible:

Considerando que las disposiciones a que pueden dar lugar las irregularidades e incidentes que resultan del expediente, y en especial al que hace relación a la presunta copia de los planos de Pérez del Molino, deben separarse de la cuestión principal de la concesión, porque sea cualquiera el resultado de aquellas disposiciones, no puedan afectar a los hechos esenciales en que se funda su resolución, y porque de otro modo éste se prorrogaría por tiempo indefinido con perjuicio de los intereses públicos y los de la localidad, cuyas corporaciones y representantes han manifestado deseos vehementes de que se dicte:

El Gobierno de la República, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general, de conformidad en lo esencial con el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, ha resuelto que sin perjuicio de las disposiciones de que se deja hecho mérito, se otorgue la concesión a D. Ramón Pérez del Molino con las condiciones siguientes:

1ª. Se concede a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales, provincia de Santander, sin perjuicio de lo que en su día resuelvan las Cortes sobre el proyecto de ley a que se refiere el art. 15 del decreto de 14 de noviembre de 1868. En el caso de que el puerto volviera a cargo del Estado, no tendrá éste que abonar más que el valor de las obras construidas, con arreglo a lo que previenen las leyes de expropiación forzosa.

2ª. El concesionario se obliga a ejecutar a su cuenta y riesgo y sin derecho a subvención alguna del Estado, todas las obras necesarias para el establecimiento del puerto con arreglo al proyecto que ha presentado a las prescripciones siguientes:

Primera. Antes de principiarse las obras se verificará, con la intervención del Ingeniero Jefe de la provincia, un minucioso replanteo de las mismas, en el cual se hará el trazado del muelle de costa de manera que no penetre en la zona de bajamar, y se marcará el de la curva de la playa de Brazomar de modo que no avance en dirección al mar tanto como se representa en el proyecto.

Segunda. El concesionario presentará un proyecto detallado del sistema de construcción de este muelle de costa para que sea examinado y aceptado previamente por la Administración.

Tercera. No se emprenderá la ejecución del dique Sur hasta que estando suficientemente adelantadas o concluidas las obras del dique Norte, la experiencia del nuevo régimen que se establezca y los estudios que se hagan demuestren la conveniencia del establecimiento del referido dique del Sur con las condiciones del proyecto.

Cuarta. Además de fundar las obras sobre roca en donde sea posible, las que se levantan sobre terreno que pueda dragarse se fundarán bajo el nivel de las bajas mares vivas, a la profundidad que en previsión de una limpia del puerto se fije por la Superioridad, a propuesta del Ingeniero jefe de la provincia.

3ª. Esta concesión se otorga a perpetuidad. Se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando a salvo el derecho de propiedad. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los Tribunales ordinarios, sin intervención de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

4ª. Cuando el concesionario juzgue conveniente hacer variaciones en el proyecto, someterá el nuevo estudio a la aprobación superior. El Estado podrá acordar la prolongación del dique Norte, o ejecutar otra obra que no afecte desventajosamente a las que comprenda la concesión.

5ª. El concesionario consignará en la Caja de Depósitos, dentro del término de un mes, la cantidad de 50.000 pesetas, que podrá retirar cuando haya ejecutado obras por igual valor. Estas obras quedarán hipotecadas y se sustituirán al depósito, respondiendo del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

6ª. El concesionario dará principio a los trabajos dentro de los ocho meses siguientes a la fecha de la concesión, los continuará sin interrupción, y los terminará en el plazo de ocho años.

7ª. Las obras estarán sujetas a la inspección y vigilancia del Ingeniero jefe de la provincia.

8ª. La concesión caducará si no se diese principio a los trabajos, o no se concluyesen las obras dentro del plazo señalado, e igualmente si no se consignase la fianza. Llegado el caso de caducidad, se procederá conforme a lo establecido para las concesiones análogas.

9ª. El concesionario podrá explotar las obras a medida que su estado de adelanto lo permita, quedando en libertad de establecer las tarifas o derechos que juzgue conveniente par el uso de los muelles y obras que haya construido, sin otra restricción que la de ser iguales para todos. No podrá exigir derecho alguno a los buques que fondeen y hagan la carga y descarga en los muelles de la dársena actual, ni a los que permanezcan en el puerto sin hacer uso de los muelles y material del concesionario, y no impidiendo este uso.

10ª. Serán de propiedad del concesionario, con arreglo a la ley, los terrenos ganados a las aguas del puerto con el muelle de costa.

11ª. Mientras estén pendientes los trabajos, no podrá ser transferida esta concesión sin permiso del gobierno.

12ª. Durante la construcción de las obras, el concesionario nombrará el representante que ha de recibir las comunicaciones que le dirijan el gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Santander o en Castro-Urdiales.

Lo comunico a V.I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid, 29 de septiembre de 1873.- Gil Berges.- Sr. Director general de obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio”¹⁰.

4. PROYECTOS DE CARLOS HODGSON

4. 1. PRIMER PROYECTO, 1869

Carlos Hodgson redactó un primer proyecto para el puerto de Castro Urdiales en el año 1869¹¹, que de nuevo tramitó oficialmente en Santander el 6 de marzo de 1873. La memoria adjunta al proyecto presentada por el inglés era bastante “floja” y pobre en la elaboración de

¹⁰Ibidem, pp. 233-235.

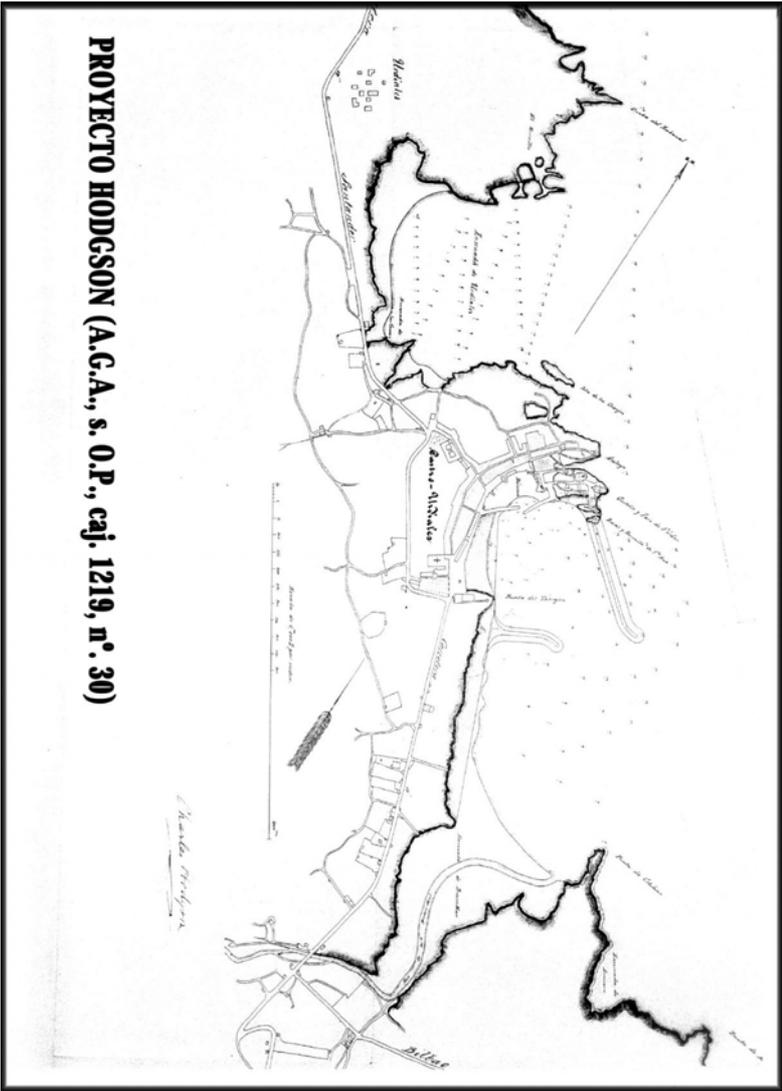
¹¹A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 30, “Memoria sobre las obras proyectadas en el puerto de Castro Urdiales por Don Carlos Hodgson, explicativa de las mismas y de su objeto; y ventajas que deben reportar los intereses generales del país con su concesión a favor del expresado constructor”.

argumentaciones. Especialmente poco trabajados teóricamente eran los postulados que ponderaban la necesidad de sumarse al moderno desarrollo de la economía y de la ciencia moderna. Probablemente esta pobre preparación respondía a la total confianza que los promotores tenían en que el proyecto iba a ser aprobado sin problema alguno.

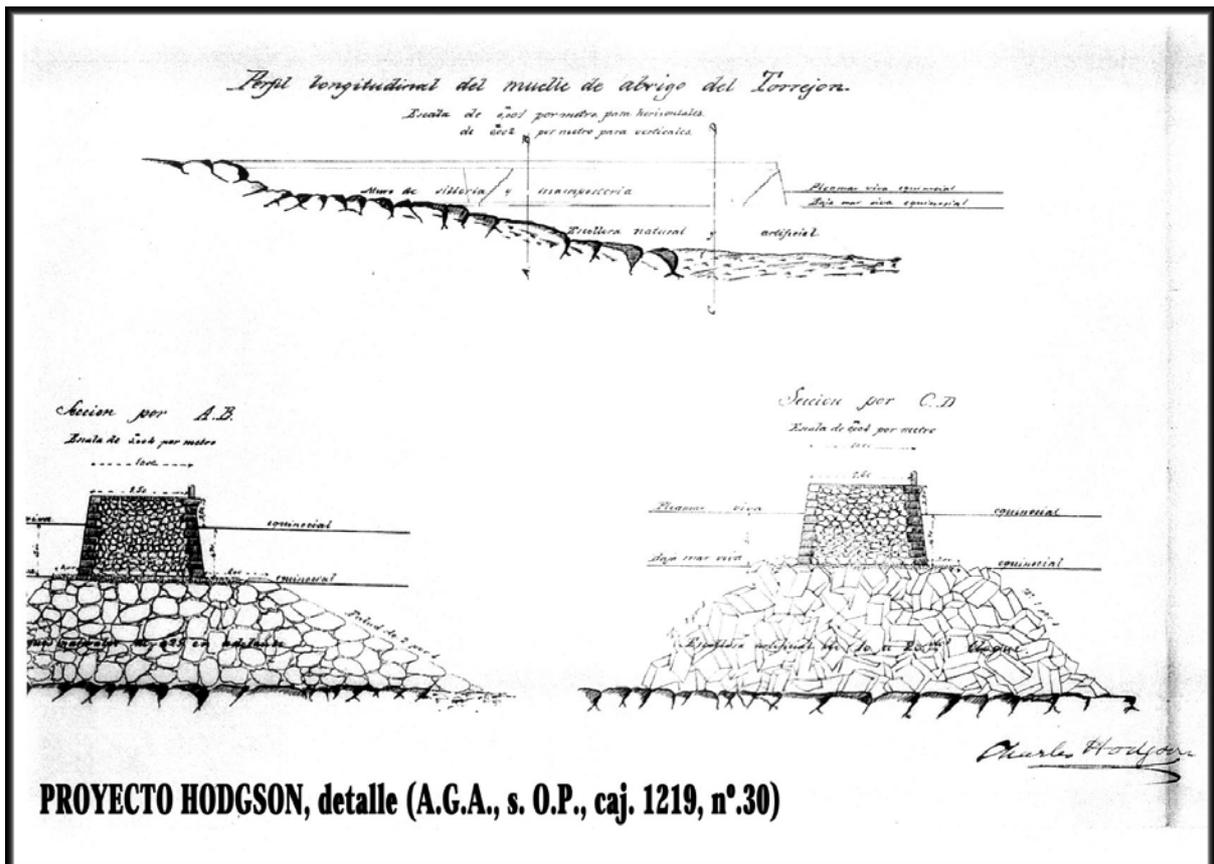
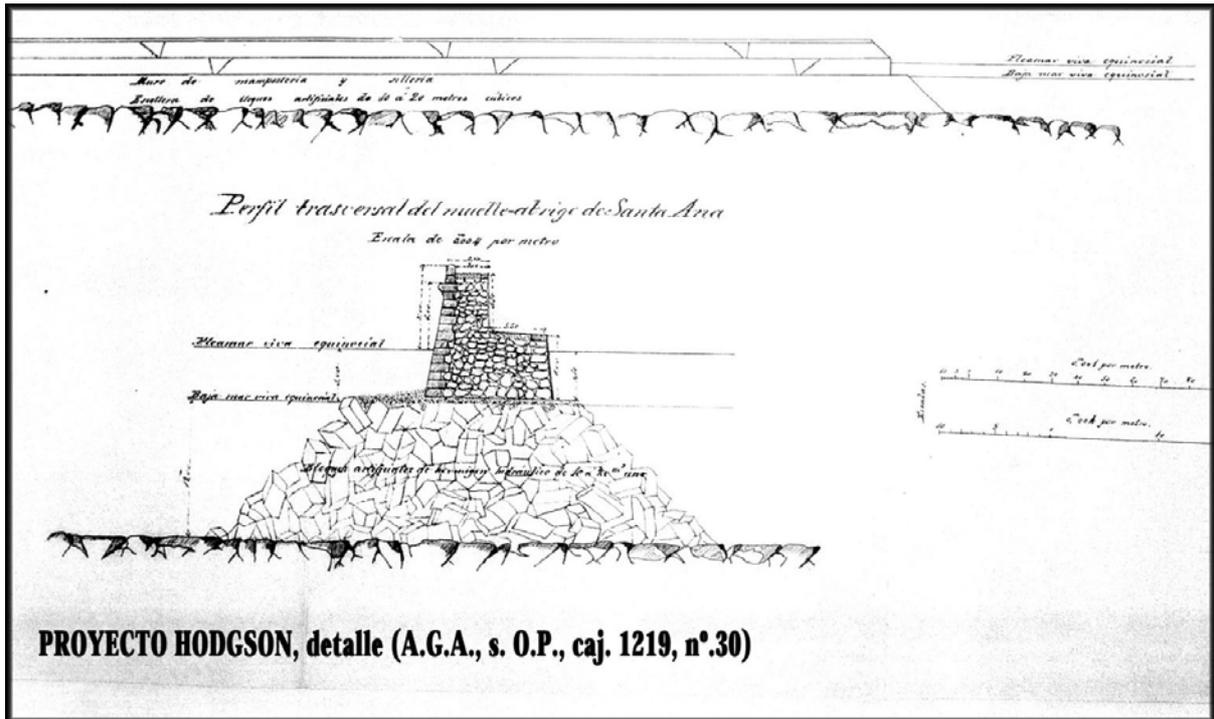
Para defender el desarrollo de sus intereses Hodgson habla en la introducción de que el futuro impulso hispano no estaba ni en la agricultura ni en la industria. La oportunidad de los españoles pasaba por fomentar la explotación de sus ricos recursos mineros y por la comercialización de los mismos en el mercado internacional. Pero para ello, según el autor, existía un grave problema: la falta de ferrocarriles y fundamentalmente de puertos modernos y ágiles por los que se pudieran extraer los minerales. Precisamente en este momento, la “memoria” enlazaba la cadena de argumentaciones con el puerto de Castro Urdiales y con la urgencia de su mejora integral. Decía el autor: *“En las mismas costas cantábricas es de notar, que mientras Somorrostro, por ejemplo, sobre un embocadero cómodo de mineral de primera calidad; Castro Urdiales -que aunque en abundancia extraordinarias solo ofrece hasta ahora mineral de segunda clase,- carece hoy de salida al mar, y ni el mineral más superior podría soportar su gravoso arrastre al punto más próximo de embarque”*¹².

Seguía, ya sin tapujos, defendiendo los intereses mineros, apuntando que la única oportunidad para Castro Urdiales pasaba por la explotación masiva de los recursos de sus yacimientos. Después

¹²Ibidem, p. 10.



PROJECTO HODGSON (A.G.A., s. O.P., caj. 1219, n.º 30)



de descartar de un plumazo la posibilidad de montar grandes fundiciones con hornos altos, rubricaba la necesidad de poder exportar por vía marítima aquella riqueza con un puerto

moderno: “Si, pues, la industria minera, y, sobre todo la de hierros, ha de elevarse en España a la altura en que es de prometerse verla muy pronto, con idéntica claridad deben facilitársela salidas al mar, por puertos cómodos y seguros, no más, y medios de transporte, apropiados a su objeto, en los que resaltase principalmente la economía”¹³.

La principal razón para desarrollar el puerto de Castro era esta:

“Porque ni las condiciones de esta localidad, cuyo principal elemento, -sino único.- de vida presente es la pesca, ni las de ninguno de los valles de sus inmediaciones dejan esperar que Castro pueda llegar a ser una plaza comercial, ni por consiguiente, que su puerto deba ofrecer en época más o menos próxima gran atractivo para la concurrencia de buques; cuando ahora, como un inmenso adelanto, habrá de reducirse casi a la sola exportación de minerales de hierro en que consiste su exclusiva riqueza.

Será un buen puerto de refugio, necesario muchas veces en un mar frecuentemente embravecido por los vientos del N.E., y en tal concepto no solo para la navegación en general sino para l comercio de sus inmediatas plazas de Santander y Bilbao. Pero sin que ni en su situación entre éstas le sea siquiera dado llegar a ser punto o escala toda vez que Castro no lo es de tránsito para ninguna otra parte.

Un capital considerable, como el presupuestado por el ingeniero Sr. Mathet, invertido sin esperanza de porvenir, sería completamente improductivo y contrario al desarrollo de la misma industria naciente, toda vez que habría que privarlas de lo que se consumiese en obras infructuosas o superfluas”¹⁴.

Aquí está la gran novedad conceptual de Castro como puerto. Sin abandonar el ariete argumental, ya viejo, de la necesidad de un buen puerto de refugio, sin complejos se apostaba por un puerto diseñado como un gigantesco embarcadero de minerales.

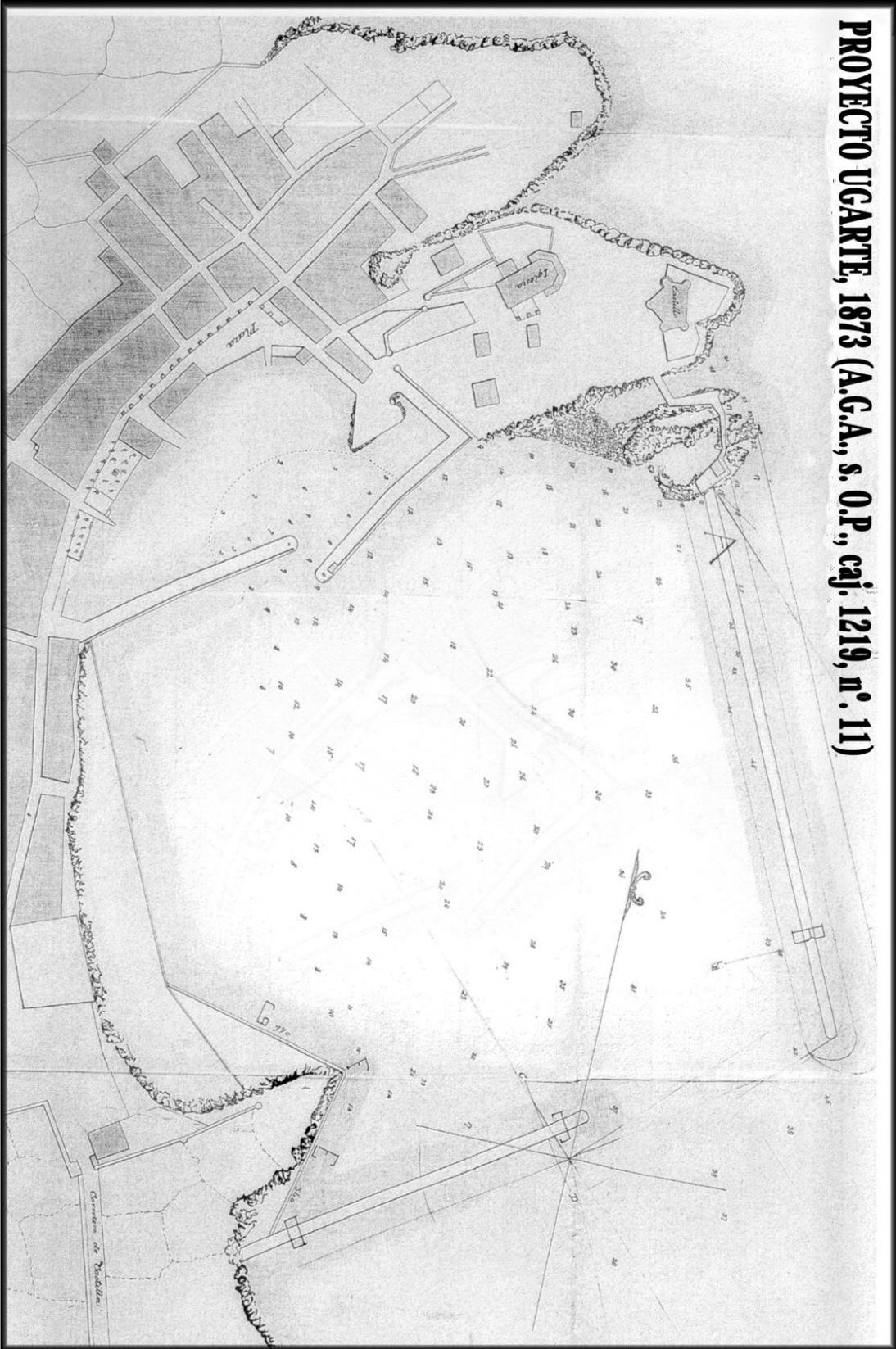
“La empresa, pues, que se ofrece como constructora y explotadora del referido puerto, y que es a la vez quien más interés tendrá en su amplitud y buenas condiciones por ser la principal Sociedad minera de aquella merindad, no puede reducir las obras proyectadas a la estrechez del interés privado. Así es que piensa dar más deshago al puerto del que hasta ahora se creyó debiese tener. Duplica también el área de agua abrigada en el mismo; y, aumenta sus recursos de seguridad hasta donde la ciencia y, los elementos conocidos lo permitan. Si altera algunos detalles del proyecto del Sr. Mathet es solo creyéndoles necesarios y costosísimos; pero a la vez sustituyéndolos convenientemente (...) huyendo por supuesto del lujo de antes (...). nada absolutamente hará la Empresa que calificarse pueda de capital perdido; pero, atenta a su interés, que es también el de la localidad de Castro, tampoco omite nada de lo que interese al posible e inmediato desarrollo de su riqueza, y acelerar deba su prosperidad”¹⁵.

¹³Ibidem, p. 12.

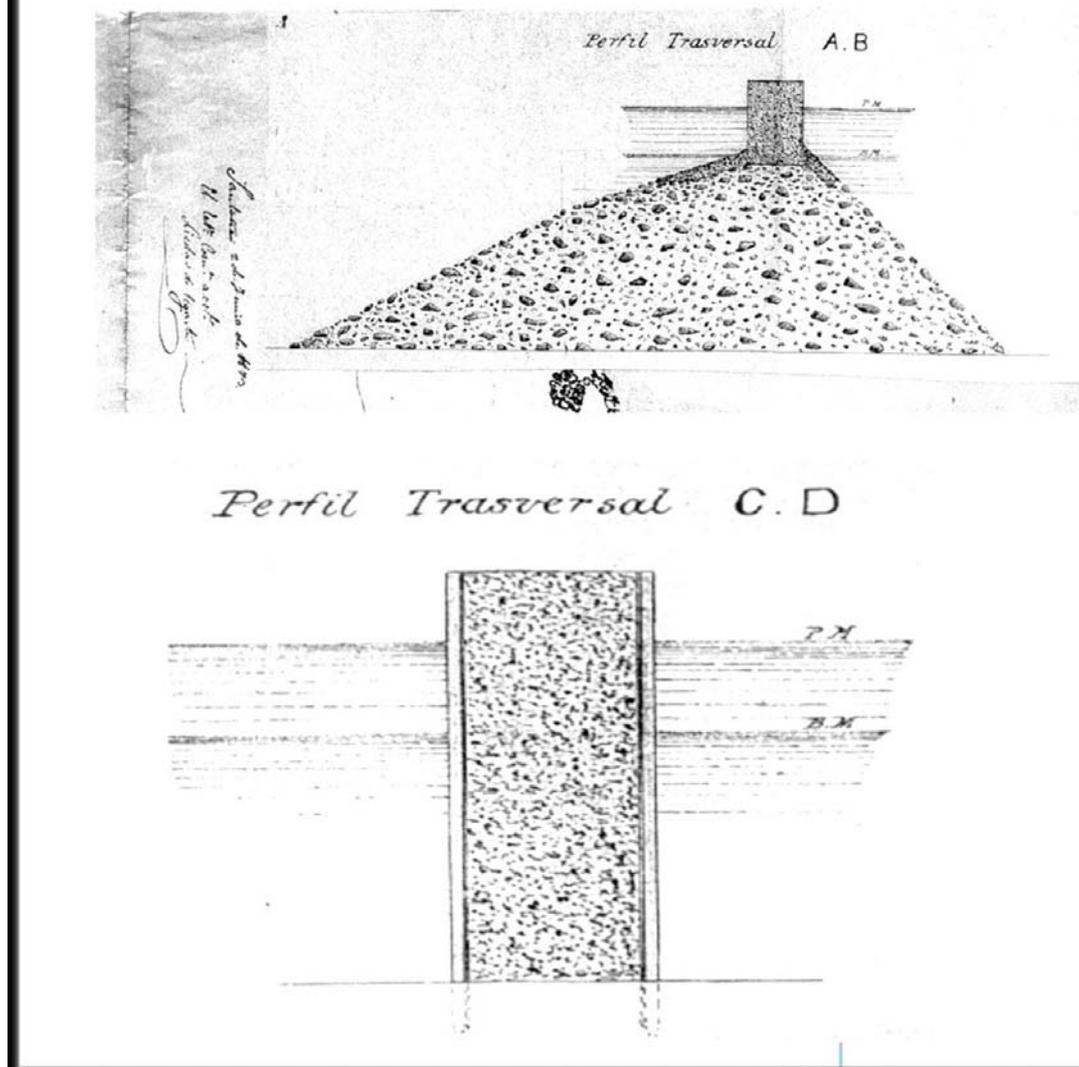
¹⁴Ibidem, pp. 13-16.

¹⁵Ibidem, pp. 16-18.

PROYECTO UGARTE, 1873 (A.G.A., s. O.P., caj. 1219, n.º 11)



PROYECTO UGARTE, 1873, detalle (A.G.A., s. O.P., caj. 1219, n° 11)



Aunque con las ideas bastante claras, tampoco la parte puramente técnica del proyecto resultaba muy elaborada y cuidada. Partía del principio de dividir al puerto en tres secciones bien diferenciadas: a) la primera, ya existente, pero que pensaba reparar y mejorar, la dársena destinada a la flota pesquera y a las embarcaciones de servicio del futuro puerto; b) otra señalada para las operaciones de carga y descarga de productos destinados al consumo de la Villa; y c) la tercera reservada únicamente para los buques que llegaran para cargar mineral. *“Estos dos últimos mulles tendrán extensión suficiente para que además puedan atracar a ellos cómodamente, con seguridad completa en sus amarras, los buques que traten de hallar refugio en los frecuentes y recios temporales de la indicada costa cantábrica”*¹⁶.

El análisis que Hodgson hace de la costa y zona portuaria, con ser atinado, resultaba también muy superficial, y poco profunda la planificación de las obras a realizar:

¹⁶Ibidem, pp. 19 y 20.

“(...) lo abrigan los vientos del Oeste y del Sur las colinas que forman la punta llamada “Torrejón”; y de los del Norte otra punta conocida con el nombre de “Santana”. Falta, por consiguiente, y, es la obra más principal y de mayor interés, dar abrigo al puerto de los vientos del N.E., precisamente los más violentos y de mar más gruesa y embravecida.

*Para conseguir tan importantes resultados se **construirá, desde la expresada punta de Santa Ana en dirección al S.E., según los demuestra el plano adjunto, un fuerte muro de trescientos metros de extensión, a la vez de levantarse desde la opuesta punta de Torrejón un muelle de doscientos metros de longitud:** cuyos dos muros, permitiendo, por entre sus encontradas direcciones, fácil y comodísima entrada al puerto, lo protegerán respectivamente hasta no dejar que desear en cuanto a seguridad, amplitud y fondo”¹⁷.*

Técnicamente Hodgson se decantaba por construir el rompeolas con el sistema de escollera sencilla:

“La muralla de abrigo (...) tendrá una base de cuarenta y seis metros, formada de escollera de piedra caliza dura, de la misma ensenada de Urdiales; la cual, transportada en gabarras, se irá arrojando hasta la altura de baja mar en mareas vivas, que en aquel sitio es de trece metros; dejándole en su parte superior la anchura de once y medio metros. Cubierta ésta por una capa de ochenta y seis centímetros de hormigón, compuesto de cal hidráulica, arena y piedra menuda, en las proporciones que la obra requiera, se levantará sobre ellas una muralla de cuatro metros y medio de elevación por cuatro de ancho; formado del mismo referido hormigón, y, que habrá de quedar a la altura de dos metros sobre el nivel de las más elevadas mareas vivas”¹⁸.

Para el contradique minero del Torrejón, que se colocaba un poco más hacia la playa que en el proyecto de Mathet, la opción técnica de construcción era muy diferente:

*“(...) debiendo consistir su estructura de pilotes o estacas, rellenas del hormigón ya descrito con destino a la parte superior del muro de contención y abrigo: **tendrá sus paramentos verticales por ser así conveniente para la mayor facilidad en atracar los barcos;** y resultando a cubierto o perfectamente protegido el hormigón por los pilotes o estacas, no se juzga que deba adoptarse otro género de construcción, atendida la solidez y seguridad que ofrece la explicada”¹⁹.*

El empresario británico se comprometía a acabar las obras, en el caso de que se le concediesen, en un tiempo aproximado de seis años. Asegurando que el resultado garantizaba una capacidad desahogada para que los barcos pudiesen maniobrar dentro del puerto, la entrada y salida de los mismos, y un espacio suficientemente resguardado. Pues *“con un fondeadero que no tendrá en ningún sitio menos agua de dos metros treinta centímetros en baja mar, y (...) el muelle ofrecerá diferentes sitios cómodos y propios para sus diferentes dependencias y oficinas, así de vigilancia como de administración”²⁰.*

¹⁷Ibidem, pp. 20 y 21.

¹⁸Ibidem.

¹⁹Ibidem, pp. 23 y 24.

²⁰Ibidem, pp. 26 y 27.

4. 2. SEGUNDO PROYECTO DE HODGSON (NICOLÁS UGARTE), 1873

Con toda seguridad, sabedor ya de que Ramón Pérez del Molino también pretendía hacerse con los derechos de construcción y explotación, Carlos Hodgson presentó en el Gobierno civil de Santander un segundo proyecto el día 9 de junio de 1873²¹. Se trataba de una ampliación mejorada del primero, siguiendo las indicaciones de sus agentes y de las informaciones de primera mano pasadas desde el Ayuntamiento de Castro Urdiales. Además, ahora los planos aparecían firmados por un ingeniero español: Nicolás de Ugarte.

En realidad más de la mitad de la memoria de este segundo expediente tenía como finalidad justificar las deficiencias y escasa elaboración del primero. Pensaba, decía Hodgson, que como todos los gastos de construcción iban a ser asumidos por su empresa, no había necesidad de presentar un alegato muy minucioso, y más cuando hasta entonces nadie había pretendido hacer en Castro algo parecido. Pero ahora, con humildad, no tenía ningún inconveniente en variar y mejorar memoria, proyecto y planos, siguiendo todo lo que al respecto le indicara el Ingeniero jefe de Obras públicas de la Provincia e incluso el propio Ayuntamiento de la localidad. Y todo ello plagado absolutamente de planteamientos patrióticos y filantrópicos.

Hodgson se dio perfectamente cuenta de que los “Peros” puestos por los facultativos provinciales eran de peso:

“Y en este temor nos confirman dos observaciones muy atendibles. Se dice que no es aceptable en modo alguno el sistema de escollera de piedra tirada; y, sin embargo, en esta misma costa se le viene dando hace muchos años aplicación en el puerto de Laredo; y no se ha tratado de sustituirle por otro: este es el inconveniente de tener que sujetarse a determinados detalles de construcción.

Otro ejemplo de mares más gruesas y bravas, y en donde los temporales son más frecuentes que en la costa Cantábrica: en el mar del Norte, los puertos de segundo y tercer orden han sido generalmente construidos de escollera tirada, o sea de bloques naturales; sin que hayan dado a conocer, después de construidos, el inconveniente que ahora se atribuye en absoluto a dicho sistema (...).

Admitimos que en Laredo un golpe de mar ha bastado este invierno último par correr parte de la escollera; y no admite duda que otro golpe de mar levantó hace años en Castro Urdiales un bloque de 22.000 Kilogramos. Pero repetimos que hay un hecho que contradice la consecuencia sacada de los ya indicados; y casi determina la causa de uno y otro acontecimiento. En la precitada ensenada se vé aún una escollera de bloques que sirvió de base a un muelle interior nacido en la misma punta de Santa Ana; y que no habiéndose destruido en el transcurso de más de cuatro siglos hasta que se le demolió, no hace muchos años, para formar la dársena actual²², su referida escollera continúa existiendo sin haber experimentado ni siquiera el menor movimiento. Luego si los temporales en dicha costa son de mar

²¹A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 31, “Provincia de Santander, Castro-Urdiales, Proyecto de puerto para embarcar minerales, 1873”.

²²Hodgson se está refiriendo, aunque sin llegar a comprender su origen y naturaleza, a las ruinas del viejo Cay y muelle de Santa Ana.

*de fondo, probado está con este ejemplo que la escollera natural es por sí suficientemente resistente una vez que se la coloca con la inteligencia necesaria*²³.

A pesar del alegato, bien sabía Hodgson que el sistema de escollera con bloques artificiales era mucho mejor que el de escollera natural que había presentado la primera vez. En su defensa, a pesar de que luego enmendará el planteamiento técnico como se pedía, sostenía que el suyo era el más barato, y el único que podía amortizarse a corto y medio plazo con la exportación de minerales desde Castro. Incluso, antes finalmente de introducir importantes cambios, se defendía de las deficiencias primeras afirmando que “(...) *el que suscribe no tiene la suerte de hablar aún la hermosa lengua de Castilla*”²⁴.

Había que pasar por el aro si quería que su proyecto llegara a buen fin:

“Se ha dado a los perfiles transversales metro y medio sobre la pleamar viva equinocial, a pesar de que los construidos en esta costa no tienen más que un metro, a fin de que la obra proyectada sea más esbelta que las hasta aquí hechas.

La escollera del muelle de Santa Ana será de bloques de hormigón hidráulica o artificiales, como los representaban sus respectivos dibujos; con un volumen de 10 a 20 metros cúbicos, a fin de poder hacer la escollera por capas de los de a 10 metros, que cubriremos después por los de 20.

A estas obras, por el sitio que ocupan y la gran resistencia que deben oponer en los temporales del Noroeste, que son los más fuertes y frecuentes en esta costa, debe dársele mucha solidez; por cuya razón preferimos formar un macizo compacto de sillería exterior y mampostería interior que constituyan un todo, unido con mezcla hidráulica de Zumaya de iguales partes de arena de mar; de que se compondrán también los hormigones para los bloques y pavimento.

En el muelle del Torrejón, puede observarse la representación de otra escollera con los taludes que marcan los perfiles transversales; y los bloques naturales, desde 0,25 metros cúbicos en adelante, son más que suficientes; puesto que de esta parte no existe resaca ni corrientes que puedan trabajar la obra como en el de Santa Ana; sin embargo de lo cual hemos cuidado de proyectar la escollera de la cabeza de los mismos bloques que se destinan al rompeolas de Santa Ana.

*Por los mismos perfiles transversales podrá observarse que proyectamos una moldura parecida al del muro que hoy existe en la localidad de Castro Urdiles desde el punto de la Barrera a la dársena vieja, destinada a despedir las olas, evitándose entre el agua en el muelle: sistema que en la actualidad está dando muy buenos resultados*²⁵.

En una cuestión especial quería Hodgson ganar la partida a Pérez del Molino. En que su proyecto salvaba intacta la zona de la playa:

“No debemos omitir la esencialísima circunstancia de que lo mismo en estos planos que en los anteriormente presentados se ha cuidado de no cortar la playa de Brazo de mar respetando los derechos adquiridos, y sobre todo el interés de la localidad;

²³A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 31, Proyecto, pp. 10-14.

²⁴Ibidem, p. 17.

²⁵Ibidem, pp. 18-21.

que depende, en gran parte, del atractivo que la misma ofrece a una gran concurrencia de bañistas durante el Estío; y en cuyo punto es precisamente en el que se colocan las casetas o cajones de baños”²⁶.

Ahora se ponía más cuidado y mimo en la descripción de los materiales a emplear en las futuras obras:

“(…) haremos notar, que la sillería tendrá las dimensiones marcadas en los perfiles; y la labra a picón basto en el exterior, y fino en la punta y lechos; sentado a hueso sobre cemento hidráulica puro. Su clase será callar de la mejor de la localidad como la de los boquetes de Santa Ana.

Las mamposterías serán hidráulicas por iguales partes cuando menos; es decir 0,50 de cemento, y 0,50 de arena; y en los enrasos de las escolleras y macizos que no cubran las aguas de 0,75 de cemento por 0,25 de arena.

Los hormigones se compondrán de piedra machacada como las que se usan en las carreteras para la segunda capa del firme; bien zarandeada a fin de quitarle las tierras que puedan tener, siendo su mezcla como la de la mampostería.

Los hormigones para los bloques artificiales serán en su caso de 0,50 de cemento por 0,50 de arena.

El emplazamiento de los muelles sobre las escolleras se hará con hormigón hidráulico puro; y fundaremos éstos, en todo caso, lo más bajo posible a fin de que el viento no penetre entre los huecos de la escollera en la resaca.

Escusado nos parece decir, de que cuanto a amarras o argollones, pondremos los que la necesidad exija, así como respecto a escaleras las damos esta vez marcadas en los perfiles longitudinales”²⁷.

Iba Hodgson acabando su segunda memoria con el compromiso de empezar las obras, si las autoridades querían, en aquel mismo mes de junio de 1873. Haciendo con ello un guiño al poder político pues *“Es tan importante la indicada premura, y hasta tal punto puede importar al mismo Poder Ejecutivo, como que la gran ocupación que inmediatamente daríamos a innumerables brazos evitaría, por lo menos, que las sugerencias de la rebelión de Vizcaya encontrasen eco en las necesidades de esta parte de Castilla tan próxima a los puertos en donde los sublevados trabajan más insistentemente por engrosar sus filas”²⁸.*

Por último, informaba que de recibir el beneplácito gubernamental enlazaría las explotaciones mineras con el puerto a través de sistemas de cables aéreos, y que en el transcurso de las obras iba a *“establecer un muelle provisional (...) desde donde diariamente podamos cargar de mineral por lo menos un vapor de gran porte”²⁹.*

²⁶Ibidem, p.p. 22 y 23.

²⁷Ibidem, pp. 23 y 24.

²⁸Ibidem, p. 26.

²⁹Ibidem, p. 27.

5. PROYECTO DE RAMÓN PÉREZ DEL MOLINO

Resulta curioso. A pesar del engorroso proceso administrativo que produjo el enfrentamiento de los dos proyectos, el de Ramón Pérez del Molino no se ha conservado en la documentación archivada por el Ministerio de Fomento. No obstante, es posible seguir sus pormenores gracias a algunos importantes expedientes custodiados en el Archivo municipal del propio Castro Urdiales. Sobre todo uno, consistente en el informe que el Ingeniero de Santander envió a Castro, en el que se resume, pero con toda suerte de detalles, el proyecto³⁰.

El ingeniero provincial Lequerica recordaba en este mismo informe que el Ayuntamiento debía tener presente que este proyecto de Pérez del Molino pretendía los mismos fines que los apuntados por el súbdito británico, tan defendido por los castreños: dinamizar la actividad minera de los cotos de Sopuerta, Otañes y Lusa; permitiendo una ágil y rápida salida por mar. Es indudable que para el Ingeniero el proyecto de Pérez del Molino resultaba desde el punto de vista técnico ostensiblemente mejor que el otro. Lo era tanto en la propia elaboración de documentos y planos como en las cualidades que tendría el puerto de llevarse a la práctica las obras. Casi con asombro, informaba a los regidores de Castro que el resultado podía ser un puerto capaz de mover cuatro veces más mercancías que el de Santander. Recogía también la vieja idea de Mathé de seguir potenciando la vocación de puerto de refugio y de punto de apoyo para los barcos que tuvieran que esperar para cruzar la cercana barra de Portugalete en dirección a Bilbao. El puerto de Pérez del Molino iba a constar:

“(...) de un espigón de 400 metros de longitud que arranca de la ermita de Santa Ana en dirección S. 50° E., y otro más pequeño contra muelle de 250 metros de longitud que arranca 100 metros más al sur (ver plano adjunto) de la punta del Torrejón en dirección N. 61° E. Entre ambos queda una boca de 160 metros de anchura libre desde la orientación E. 18° N., que pasa por los morros de los espigones. La superficie abrigada de la nueva dársena mide aproximadamente 12 y media hectáreas y la longitud de sus muelles interiores no baja de 1.100 metros. La orientación de su boca al S.E. con una anchura de 160 metros, permitirá a los vapores de más eslora maniobrar perfectamente para la entrada. Su calado medio de 7 metros en bajamar viva equinocial y su fondo de roca caliza recubierta en su mayor parte por una capa de fango...”³¹.

La forma en que había que hacer los diques, muelles y los materiales también estaba más minuciosamente señalada que en el de Hodgson:

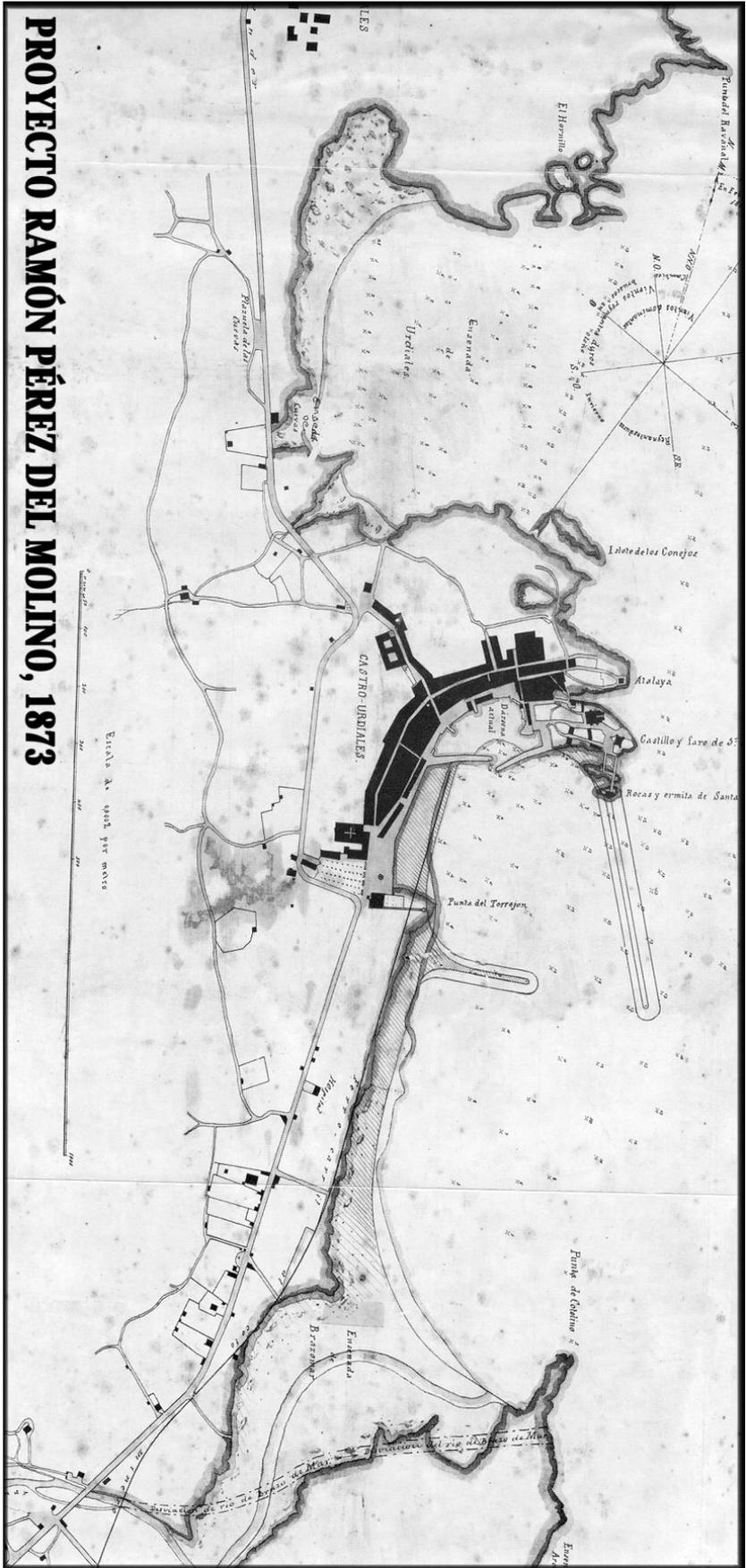
“Pasemos a examinar ahora el sistema de construcción de los espigones que la forman. La cimentación del exterior se proyecta sobre escollera arrojada de bloques artificiales de hormigón hidráulico cuyo volumen sea de 25 metros cúbicos. Su enrasamiento se hará 25 por encima del nivel de bajamar viva equinocial para que sean aprovechables todas las mareas vivas del año para la cimentación del muro-muelle de fábrica superior. La cota media de agua en los 400

³⁰A.M.C.U., leg. 3-11, C. del puerto, negociado de Puertos, Informe del Ingeniero José Lequerica, Santander 20 de junio de 1873.

³¹Ibidem, pp. 3 y 4.

metros de longitud de este espigón es de 12 metros en bajamar (...). La anchura de la escollera en la coronación de 20 metros, y sus taludes, tanto interior como exterior del uno por uno. Antes de enrasar la escollera con hormigón hidráulico y a fin de disminuir el volumen inmenso que sería necesario para rellenar los grandes huecos que queden entre bloques artificiales de tan gran volumen, se rellenarán éstos con sacos de hormigón hidráulico y telas resistentes que lo contengan. Sobre esta superficie dejando una berma exterior de 6 metros y otra interior de 2 metros. Se alzaré el muro-muelle de mampostería hidráulica paramentado de sillería por la parte exterior cuya coronación termina por un andén de cuatro metros de anchura con petril de defensa 9 metros encima del nivel de pleamar (...). El paramento interior es de mampostería hidráulica coronado por una hilada de sillería metro y medio por encima del nivel máximo de las mareas a cuyo nivel corre el pavimento enlosado del muelle de servicio interior del puerto con 5 metros de anchura, formando el exterior un verdadero parapeto (...) para defensa de las olas (...). Para el servicio interior del puerto y convenientemente espaciados se proyectan en este espigón 6 escaleras que prestarán un gran servicio en las maniobras y faenas de las embarcaciones (...). En el parapeto se indican otras 6 escaleras (...). El contra muelle inmediato a la punta del Torrejón de 250 metros de longitud y que cierra la dársena se cimentará en los 220 primeros metros con una altura media de agua en bajamar (...) de 10 metros sobre la escollera arrojada de bloques naturales de 0,50 a 2 metros de volumen y en los 30 metros finales sobre bloques artificiales de 25 metros cúbicos, siendo su cota media de agua (..) de 12 metros. El enrasamiento de ambas escolleras se hace 0,25 metros sobre la bajamar viva (...) de la misma manera indicada para el espigón exterior y su anchura en la coronación es de 20 metros sobre la escollera natural y 17 sobre la artificial. El talud exterior de la escollera de bloques naturales es de 2 de base por 1 de altura y el interior de 1 de base por 1 de altura, lo mismo que el exterior e interior de las escolleras de bloques artificiales. El muro-muelle de este espigón tiene 12 metros de anchura en el enrasamiento y deja una berma exterior de 6 metros y otra interior de 2, su altura sobre esta superficie es de 7,50 metros y su anchura en la coronación son 10 metros. Sus taludes son de un octavo; sus paramentos de sillería y su pavimento enlosado en el muro-muelle interior como en el exterior, después de dar a los macizos de mampostería hidráulica los espesores convenientes para los grandes esfuerzos que tiene que resistir, se han dejado unas cajas que se rellenarán de piedra en seco, a fin de disminuir el volumen de la fábrica, siguiendo el sistema adoptado en el puerto de Laredo”³².

³² Ibidem, pp. 4-6.



PROYECTO RAMÓN PÉREZ DEL MOLINO, 1873

Hábilmente Pérez del Molino se ganaba la confianza de los ingenieros gubernamentales de Santander, siguiendo en muchas ocasiones las directrices que ellos mismos habían marcado para la ejecución de las obras del puerto de Laredo. Además, y en esto seguía ganado la partida a Hodgson que sólo hablaba de cables aéreos, incluía la intención de montar un ferrocarril desde Sopena al puerto de Castro. Y, por si no fuera poco ya, deslumbraba a los técnicos de Fomento con su proyecto de canalizar el río de Brazomar en la zona de la playa, y, con el tiempo, incluso de convertir el espacio entre el espigón del Torrejón y la punta de Cotolino en un gran fondeadero para buques de vapor. En definitiva, de la lectura del informe que manejamos se desprende rápidamente que Pérez del Molino tenía plenamente convencidos a los ingenieros de que su proyecto era, y con mucho, ostensiblemente mejor que los presentados por el empresario inglés.

Es más, en alguna ocasión se llega a decir que el proyecto de Hodgson es “*un proyecto incompleto*”³³, y que el mayor defecto técnico que tenía estaba en la forma de montar las escolleras que proponía, porque “*la experiencia en los cerramientos de los boquetes de Santa Ana en la misma localidad, que tales escolleras desaparecen envueltas entre las olas del más pequeño temporal del invierno, y hasta los bloques artificiales de 10 metros cúbicos de volumen son lanzados por las encrespadas olas del Océano por encima de los muros que se elevan 6 metros sobre la pleamar viva equinoccial. Las dimensiones generales de las obras carecen de la resistencia y estabilidad necesaria para resistir el embate continuo de las olas. El contramuelle interior, tal cual se ha proyectado, es imposible que se ejecute, pues tiene pocas más condiciones que un tabique de panderete en medio de la mar*”³⁴.

El proyecto de Pérez del Molino estaba tan bien hecho, diseñado para ganar la partida en los despachos gubernamentales, que incluso en los presupuestos de ejecución las distancias eran abismales: Hodgson pretendía gastarse en las obras entre dos y tres millones de reales; y Pérez del Molino deja traslucir la intención de emplear cerca de veinte millones. Por último, por si quedaba todavía alguna duda sobre las preferencias, el primero de los pretendientes quería explotar todas las actividades del puerto, mientras que “*En el del Sr. Pérez del Molino se deja libre, como hoy está, el puerto viejo; con la declaración explícita de no imponer derecho alguno de tránsito, aun cuando real y positivamente por la nueva construcción los barcos obtienen grandes ventajas*”³⁵.

6. GRAN FIASCO (1873 – 1885)

El enfrentamiento por hacerse con las obras y explotación del puerto acabó en el mismo año 1873 con el triunfo por resolución gubernativa de Ramón Pérez del Molino. En realidad, con la perspectiva de los años parece claro que ambos proyectos eran irrealizable. El del inglés por malo, y el del santanderino casi por utópico.

Las pretensiones de Carlos Hodgson pasaban por hacer obras con demasiada prisa y con un sustento técnico pagado de fallos. Parece que tanto éste como el propio Ayuntamiento de

³³ Ibidem, p. 9.

³⁴ Ibidem, pp. 9 y 10.

³⁵ Ibidem.

Castro estaban obsesionados más por acelerar el desarrollo minero que por realizar un puerto de buena calidad arquitectónica. Pensaban más en trabajar sobre la marcha: cuanto más mineral se extrajera y embarcara por Castro, más “sobre la marcha” se podrían mejorar, y si era necesario corregir, los trabajos de construcción del puerto.

En cambio, Pérez del Molino, y algo de ello sospechó con razón el Gobierno municipal castreño desde el principio, metido en la batalla de convencer a los ingenieros ministeriales y provinciales de que su proyecto era el mejor, elaboró un plan tan bueno, sofisticado arquitectónicamente y tan caro de costear, que al final era muy difícil de llevar a la práctica.

Es cierto que la inestabilidad política y la presencia del conflicto Carlista no posibilitaron que el concesionario santanderino pudiera hacer mucho en los primeros años. Pero luego, las sospechas de los castreños de que aquel personaje iba a hacer poco y que se movía por otros intereses, como los de cortocircuitar el crecimiento de rivales en el negocio minero, se volvieron una dramática realidad. El Consistorio, antes solo oponente, con el paso de los años se volvía un encarnizado enemigo, constatando que los trabajos de Pérez del Molino eran una “tomadura de pelo” y auténtico engaño.

Las actas municipales entre los años 1876 y 1885 están llenas de acuerdos y referencias de las misivas mandadas al Gobierno civil con la constante queja de que Pérez del Molino no avanzaba absolutamente nada en los trabajos comprometidos. En el mes de octubre de 1877 lo único que había hecho era reventar algunas zonas de rocas, arrojándolas a modo de escollera de bloques naturales en los alrededores de Santa Ana y San Guillén. Los concejales castreños, irritados, pedían la paralización de las “chapuzas” y la rescisión de la concesión, señalando que:

“(…) que sin embargo de las repetidas instancias presentadas a la Corporación por D. Ramón Pérez del Molino concesionario de las obras de mejora y ensanche de este puerto, y de las diversas reuniones tenidas con los municipios anteriores y mayores contribuyentes para resolver sobre este importante asunto, y encontrarse la Corporación animada de los mejores deseos de coadyuvar la realización del expresado proyecto, habían observado hasta el día que no era otra la idea del Sr. Molino que venir entreteniéndolo y prorrogando indefinidamente la realización de las obras, modificando en algún tanto los proyectos y dando lugar con los insignificantes preparativos y extracción de piedra que ha efectuado, tener la corporación que acudir en queja al S. Gobernador civil para la paralización de los pequeñísimos trabajos que comenzó a realizar en los puntos del pedregal y San Guillén, destruyendo los peñascos naturales que defienden del primer punto a la población en los fuertes temporales tan frecuentes en esta costa de Cantabria, y haciendo desaparecer del segundo las peñas que había en él y que están expuestas con las grandes mares a cerrar por completo la entrada de este puerto: que sin embargo de haberse ordenado por la Autoridad superior de la Provincia, previo dictamen del Ingeniero Jefe de la misma en veinte y ocho de Noviembre de mil Ochocientos setenta y cuatro, la extracción de la piedra que el concesionario ha echado en el punto denominado Santa Ana a lo largo del dique del Este de la

actual dársena, cuya entrada se halla sumamente amenazada por esta causa...”³⁶.

La queja no tuvo efectos, pues sabemos que a comienzos del año 1879 Pérez del Molino volvió a “retomar” las obras³⁷. Pura forma de hablar, puesto que lo único que estaba haciendo eran pequeñas acciones y reparos de ínfima importancia, destinados más a simular actividad que a construir el puerto en el plazo estipulado por la concesión oficial. Incluso las autoridades portuarias se dieron cuenta de ello claramente al empezar la década de 1880, e intentaron que el concesionario se dejara de dilaciones y papeleo administrativo y empezara de una vez la obra:

“Real Orden de 6 de junio de 1883, declarando improcedente la demanda presentada ante la Sala de los Contencioso del Consejo de Estado por el Licenciado D. Manuel Balbás, a nombre de D. Ramón Pérez del Molino, contra la Real Orden de 27 de diciembre de 1882, que dispuso confirmar la orden de la Dirección general de Obras públicas de 7 de marzo de 1881 desestimando en todas sus partes las pretensiones aducidas por D. Andrés Pérez del Monje acerca de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro Urdiales, y encargar al Ingeniero Jefe de la provincia de Santander marcara al concesionario el grado de actividad que había de desplegar para quedar realizados los trabajos en el plazo de los ocho años que se tenía estipulado”³⁸.

Desgraciadamente para los intereses de Castro Urdiales solamente el paso de los años demostró que la animadversión contra Pérez del Molino tenía fundamentos claros y objetivos. Los hechos hablaban por sí mismos, y el Gobierno no tuvo más remedio, no sin que el interesado pleiteara tozudamente, que reconocer que no se había hecho nada y rescindir la concesión por Real Orden de 10 de noviembre de 1885. Así recibían los ediles castreños la noticia:

“Fue leída la Real Orden del diez del corriente por la que se declara caduca con pérdida de la fianza a favor del Estado la concesión de las obras de mejora y ensanche de este puerto otorgada a d. Ramón Pérez del Molino, por orden del Poder ejecutivo en veinte y nueve de septiembre de mil ochocientos setenta y tres, quedando enterados los Srs. Concejales de dicha Real disposición y de haberse consultado por el Sr. Presidente acerca de la forma en que ha de solicitarse y obligar al Sr. Molino a la desaparición de las casetas de madera que tiene establecidas en el Arenal, para que quede expedito al servicio público, como lo ha estado anteriormente el terreno acotado por dicho Señor”³⁹.

¡Cuánto tiempo perdido! Sólo tres días después de ser suprimida oficialmente la concesión, llegaba a Castro el entonces Ingeniero Jefe de Santander, Eduardo Miera, para en compañía del Alcalde y autoridad militar marítima reconocer el estado de las obras, por llamarlo otra vez de alguna forma, y levantar acta de ello. En el documento redactado se

³⁶ A.M.C.U., L. 10, Actas, 11 de octubre de 1877.

³⁷ Ibidem, 22 de febrero de 1879.

³⁸ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1883, Madrid 1886, p. 187.

³⁹ A.M.C.U., L. 13, Actas, 19 de noviembre de 1885.

anotaba con enorme crudeza el resultado del gran fiasco que Pérez del Molino resultó al final para los castreños:

“No se está trabajando por lo menos desde principios de mil ochocientos ochenta y dos en la cantera (Los Huertos), ni desde fecha más remota que lo menos data de cinco años en las obras necesarias de la playa, como es público y notorio, no teniendo tampoco el concesionario ningún representante facultativo en esta villa; resultando que durante los doce años que data la concesión no se ha ejecutado absolutamente nada de las obras del proyecto...”⁴⁰

⁴⁰ A.M.C.U., leg. 1.335, doc. 1, “Acta de reconocimiento de los trabajos ejecutados por D. Ramón Pérez del Molino, concesionario de las obras de mejora y ensanche del puerto de Castro-Urdiales hasta el día de la fecha”, 13 de noviembre de 1885.

V

DÍCIDO: ROMPEOLAS, DIQUES, EMBARCADEROS Y CARGADEROS DE MINERAL ¿UNA ALTERNATIVA AL PUERTO DE CASTRO URDIALES?

El 17 de enero de 1874 aparecía publicada en los boletines oficiales una “Orden autorizando a Juan Bailey Davies para construir un puerto en la ensenada de Dícido, provincia de Santander, destinado al embarque de minerales”¹. La fecha y el lugar son todo un compendio de mensajes históricos: en 1874 hacía un año que las obras y posterior explotación del puerto de Castro Urdiales habían sido concedidas a Ramón Pérez del Molino; por ello era difícil ya que otras empresas mineras pudieran controlar el espacio portuario en concordancia con sus intereses; y existía la impresión general de que las obras o nunca se iban a realizar o se harían muy lentamente a base de muchos años. Para los mineros la solución podía estar en la construcción de otros espacios portuarios cercanos a las minas pero diferentes al propio de Castro, aunque dentro de su jurisdicción.



Da la impresión de estar asistiendo a tiempos caracterizados por una carrera enloquecida emprendida por todo el mundo relacionado con la minería por hacerse con concesiones portuarias en exclusiva. La legislación de 1868 había abierto la posibilidad para que el capital particular pudiera contribuir a dinamizar la construcción de nuevas obras. Pero en realidad, la posibilidad fue utilizada para realizar un reparto de la costa en cotos privados y particulares. La promesa de invertir grandes partidas particulares en nuevos puertos se quedó al final en eso: una simple promesa. Como es natural, las empresas mineras concesionarias de los puertos buscaban los mayores beneficios posibles, y cuanto más rápidamente mejor, de mano de la extracción y exportación de minerales. Por eso, hicieron únicamente aquellas obras que de forma más acelerada y con unos gastos menores posibilitaran el buen fin de su estrategia empresarial. La promesa, tal como evidencia muy claramente el caso de Dícido que ahora empezamos a estudiar, de levantar un gran rompeolas se quedó en la construcción de embarcaderos y cargaderos, muy eficaces, pero de menor calibre arquitectónico. Evidentemente primó la

¹ Revista de Obras públicas, 21-22, 1873-1874, pp. 9-11.

realización de obras de interés particular en detrimento del enfoque de interés general por desarrollar íntegramente los espacios portuarios. No obstante, no cabe duda, de alguna manera, de rebote, las obras mineras contribuyeron a mejorar las dotaciones marítimas de las zonas en que se ubicaron. Pero en mucho menor calibre de los que preveía la ley cuando abrió la espita de la participación privada en el mundo de las infraestructuras portuarias.

1. UN PUERTO PARA DÍCIDO

Hacia ya más de medio siglo que en las inmediaciones de Mioño se explotaban, todavía a pequeña escala, diversos yacimientos de mineral de hierro, y que se exportaba también reducidas cantidades a través del puerto de Castro Urdiales. Pero fue a partir de comienzos de la década de 1870 cuando la cosa empezó a ir más en serio. Dos socios, el bilbaíno Guillermo de Gotilla y el comerciante británico afincado en la capital vizcaína Jhon Bailey Davies, se hicieron con las minas de “El Alta” en Dícido y empezaron a explotarlas con el propósito de exportar el grueso de la producción por vía marítima. En un principio la salida siguió siendo por Castro. Como apunta L. Prada, sin duda el mejor conocedor y estudioso del sector minero castreño, “(...) la mayor dificultad de estas minas en lo alto de la montaña era el transporte del mineral. La más importante de ellas, desde el principio al fin, fue la “Anita”, junto a la cual nació el poblado minero de Campozcurra y desde allí se instaló el primer artefacto de transporte minero de nuestra comarca, que consistía en una “tranvía aéreo” o línea de baldes sistema Hogdson (cable sin fin) que descendía el mineral hasta cerca de la curva de Balcava, en la carretera de Bilbao Santander, en Mioño y desde este punto lo acarreaban con bueyes hasta un depósito en el puerto de Castro, para cargar por medio de gabarras a los barcos surtos en la bahía, si su calado les permitía atracar en los muelles de la Dársena”².

Pero, justo cuando en el año 1873 empezó a funcionar el tranvía aéreo y los socios planificaban aumentar producción y exportación, se encontraron con un grave problema. Como ya conocemos, otro personaje con intereses mineros, Ramón Pérez del Molino, se había hecho con el control oficial del puerto de Castro Urdiales. Este hecho podía suponer que en un momento dado pudiera quedar cortada la salida del mineral por Castro, o cuando menos que el santanderino concesionario de las obras pusiera algún tipo de traba. De hecho una de las primeras cosas que hizo Pérez del Molino fue echar grandes cantidades de piedras en la zona por la que normalmente embarcaban los empresarios de las minas de Dícido su mineral por Castro. La solución y respuesta inmediata de estos últimos fue el hacerse con otra concesión portuaria, y proyectar la construcción de un nuevo puerto precisamente en la ensenada de Dícido.

El 31 de diciembre de 1874 J. R. Vizcarrondo, como apoderado del solicitante Juan Bailey Davies, presentó en Madrid el “*Proyecto definitivo del Puerto de Dícido*”³. La memoria y planos estaban abalados por la reputación de los autores “*los señores David Stevenson, vicepresidente de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Thomas Stevenson, miembros del Instituto nacional de Ingenieros civiles (Inglaterra)*”⁴. Las pretensiones realmente eran muy

² Prada, Ilustración, febrero de 1997.

³ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 43.

⁴ Ibidem, p. 2.

ambiciosas, pues de llegar a hacerse, Dícido podía convertirse en un entramado portuario tan importante como el propio de Castro Urdiales:

“Las obras definitivas del puerto de Dícido, consistirán en un Rompeolas que arrancando del punto marcado en el plano, al Oeste de la ensenada, avanzará en el mar hasta una longitud de 274 metros en dirección Nordeste, terminando a una profundidad de 7,30 metros (24 pies) en bajamar de mareas vivas, con 4,60 metros (15 pies) de subida.

Después de un estudio detenido de la localidad, y de una escrupulosa observación de los vientos reinantes y de las sondas, en toda la ensenada, somos de parecer que el Rompeolas debe trazarse de manera que la marejada al topar contra él, se dirija hacia la parte de tierra y no hacia la punta exterior de la construcción, a fin de evitar que algunos bloques sean destrozados por ella y arrojados en medio del canal de entrada.

Por esta misma razón y como consecuencia del estudio detenido de la localidad, colocamos la entrada del puerto al Este, según aparece en el plano definitivo, en vez de situarse al Oeste, como se designó en el primer proyecto presentado.

Tampoco creemos necesario ni prudente, construir dique alguno en la parte Este de la ensenada, porque estrecharía la boca haciendo peligrosa la entrada y salida de buques, siendo así que existe un canal ancho y profundo en dirección Este y hacia el puerto que proporciona gran facilidad a la entrada y salida de los buques de mayor porte.

*El rompeolas, se construirá con arreglo a la sección que acompaña al plano: sus taludes interior y exterior, tendrá las inclinaciones anotadas en ella. **Se construirá con bloques artificiales y escollera, hasta el nivel de bajamar: a cuya altura se enrasará con mampostería hidráulica, continuando la construcción con bloques artificiales, sentados por hiladas, hasta alcanzar la altura total, de la coronación y el parapeto.***

Los bloques que deberán emplearse en esta construcción se compondrán de argamasa con cemento de Pórtland, Zumaya, Dícido o cualquier otro que el concesionario juzgue conveniente, siempre que las experiencias hechas con estos materiales den la seguridad de sus buenas condiciones para la obra.

Las dimensiones de los bloques, serán: cuatro metros de longitud; dos metros y medio de ancho, y dos metros de altura, o sea un volumen de veinte metros cúbicos.

La cabeza del Rompeolas se construirá con bloques de cien toneladas, en una longitud de treinta metros (100 pies).

A sotavento del Rompeolas, se construirán los cargaderos para minerales, cuya situación exacta y longitud, se determinará mejor, cuando la construcción del Rompeolas haya avanzado lo suficiente, y según se vaya desarrollando la exportación. Indicamos en el plano, el emplazamiento más probable de uno de estos cargaderos de 160 metros (530 pies) de longitud que avanza hasta la profundidad de 5,20 metros (17 pies) de agua en bajamar.

Para la construcción de los cargaderos, en el interior del puerto de Dícido, se empelarán los bloques artificiales, la piedra, la madera y el hierro, combinados de la manera más conveniente para obtener la economía y la solidez que exigen estas construcciones”⁵.

⁵ Ibidem.

El diseño (ver planos adjuntos), materiales y métodos de construcción eran impecables desde el punto de vista teórico. Se iban a usar los procedimientos más modernos de la época. Pero, otra vez, todo se quedó en un simple proyecto. Y hasta bien entrada la década de 1880 Juan Bayley siguió embarcando la mayor parte de la producción minera a través del puerto de Castro⁶. Sabemos, gracias a las actas de los plenos municipales de Castro, que a comienzos de 1880 Bailey solicitaba permiso al Ayuntamiento para embarcar mineral en el puerto. Se le asignó, a modo de depósito, un trozo de terreno cercano al muelle Norte en la Dársena, a la vez que se le señalaba la ruta a seguir por las calles para el paso de las carretas cargadas con mineral⁷. Las cantidades embarcadas debieron aumentar considerablemente, pues finalizando el año 1880, el comerciante, concesionario de las obras de Dícido y empresario británico comunicaba al Concejo castreño que ya no cabía más mineral en el depósito del “Campillo” y que necesitaba autorización para poder hacer depósitos mineral en el mismo piso del muelle Norte⁸.

Mientras tanto, parece que las provisiones y plazos para hacer las obras portuarias de Dícido no se estaba cumpliendo:

“En el mes de septiembre del año 1873 se presentó a la Superior aprobación el proyecto de rompe-olas, cuyo plano acompaña, con el objeto de establecer un puerto en la ensenada de Dícido, inmediata a Castro-Urdiales, provincia de Santander. Este proyecto aprobado en 17 de enero de 1874, y, después de haber solicitado y obtenido diferentes prórrogas, debe quedar terminado por último plazo, dentro de cuatro años o sea para principios del año 1888.

La habilitación de este puerto, tema principal, o mejor dicho tiene por único objeto el poder depositar en las bodegas de los buques y al abrigo de las fuertes mares tan frecuentes en aquella costa los minerales de hierro procedentes tanto de las minas de “Safo” y “Rebeñaga” como las que disponía la Sociedad entre la divisoria de Vizcaya con la provincia de Santander y la ensenada de Dícido”⁹.

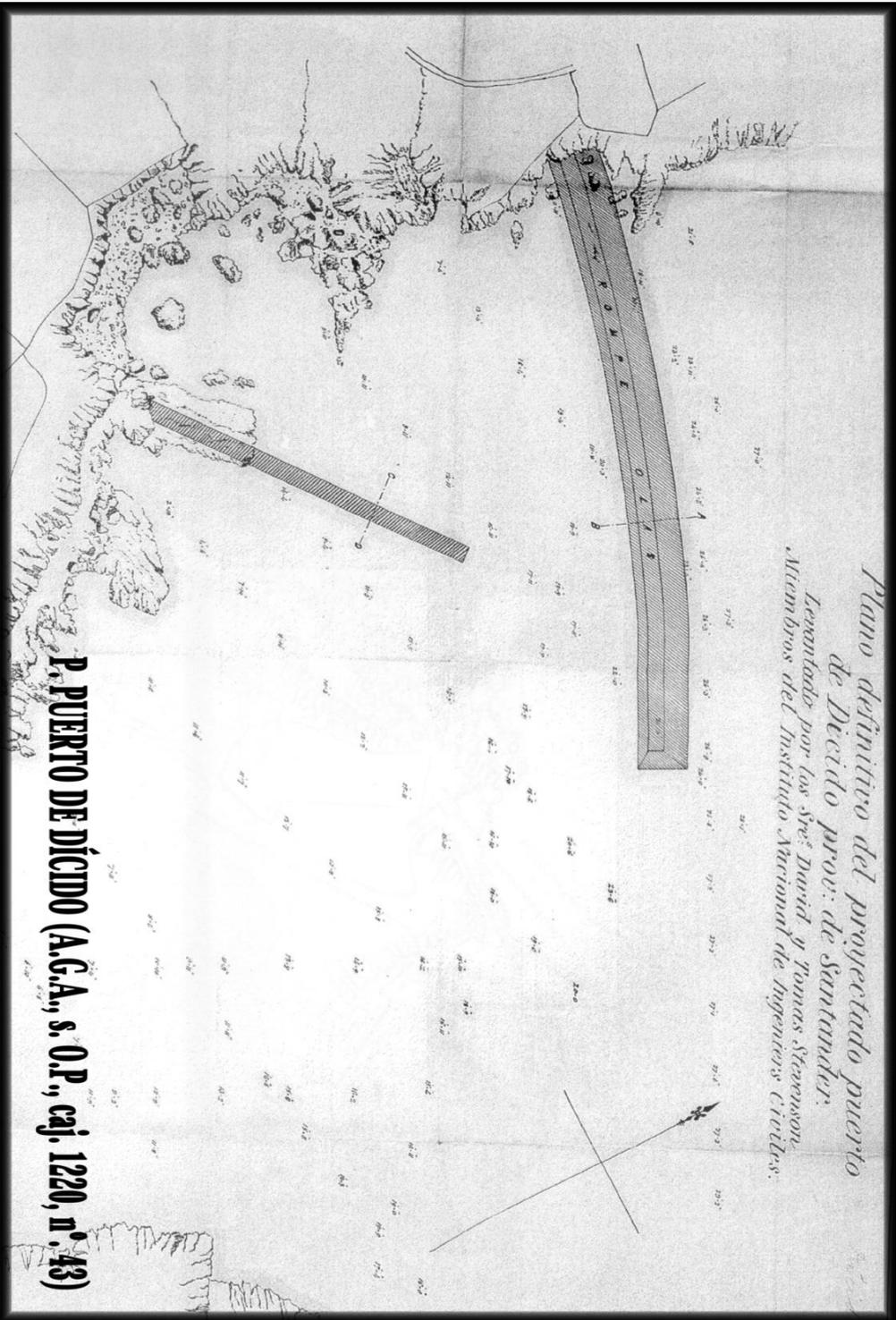
⁶ A.M.C.U., L. 10, Actas, 9 de mayo de 1878.

⁷ Ibidem, 10 de enero de 1880.

⁸ A.M.C.U., L. 11, Actas, 22 de diciembre de 1881. el 18 de enero de 1888 acabó el permiso que Bayley tenía para almacenar mineral en los terrenos públicos próximos al muelle norte de la Dársena. La marcha del inglés dio lugar a que “Dada cuenta de la instancia de D. Rafael Ibáñez de esta vecindad, solicitando el arriendo por cuatro o seis años, la faja de terreno que existe entre el punto llamado de San Guillén a la esquina delante del arco del Santísimo, con objeto de destinarlo a depósito de carbón mineral para el abastecimiento de los vapores que cargan mineral en Dícido y Salta-Caballo”, L. 17, Actas, 8 de junio de 1888. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición “presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. con la bajada al muelle, al E. con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...”, L. 18, Actas, 10 de abril de 1890. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición “(...) presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. Con la bajada al muelle, al E. Con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...”, L. 18, Actas, 10 de abril de 1890.

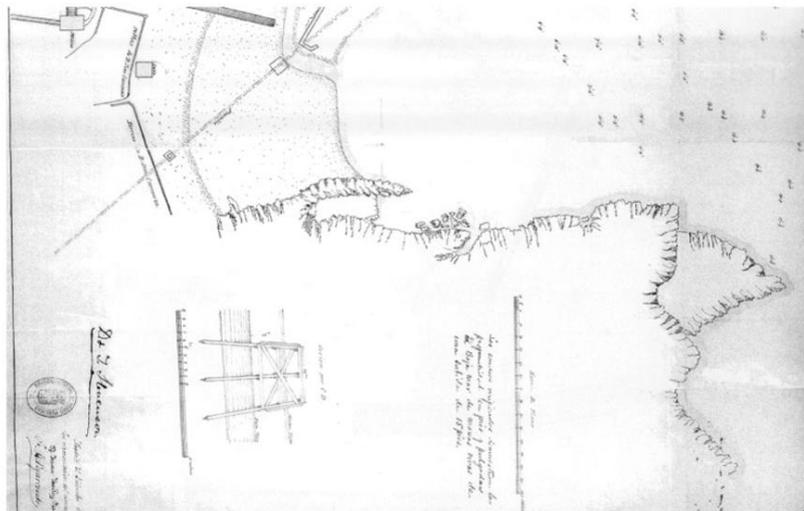
⁹ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 40.

*Plano definitivo del proyectado puerto
de Dicedo prov. de Santander.
Levantado por los Sres. David y Tomas Stevenson.
Miembros del Instituto Nacional de Ingenieros Civiles.*



PUERTO DE DICEDO (A.G.A., s. O.P., caj. 1220, n.º 43)

PUERTO DE DÍCIDO (A.G.A., s. O.P., caj. 1220, n.º 43)



2. EMBARQUES EN LA CALA

En 1883 se iba a producir un cambio técnico, que al final tendrá consecuencias muy importantes y decisivas en cuestiones portuarias: la empresa explotadora de las minas construyó un ferrocarril de cadena flotante de 3 Km. y un plano inclinado, para unir el

yacimiento con una serie de depósitos de mineral instalados en la ensenada de Dícido¹⁰. Suponía un cambio completo de la estrategia empresarial. Por una parte, para aprovechar la buena coyuntura internacional del negocio minero, se apostaba definitivamente por extraer mineral a mucha mayor escala. Y por otra, no cabe duda de que también definitivamente se optaba por Dícido como punto de embarque, con el objetivo de resolver otros dos problemas: reducir los grandes costos que antes suponía llevar el mineral hasta Castro, con la dificultad añadida que era depender en el embarque de los permisos del Ayuntamiento¹¹ y del titular concesionario Pérez de Molino; y, además, empezar a hacer algunas obras, a las que Bailey se había comprometido cuando oficialmente fue reconocido como concesionario del puerto, en la cala de Dícido.

Comentaban los dirigentes de la Empresa en el año 1883:

“Desde el año 1870 en que se dio principio a la explotación de estas minas se ha continuado explotando, excepto el período de la desastrosa guerra civil, de año en año mayores cantidades de mineral distando sin embargo todavía mucho de la cifra que se desea embarcar por no haberse conseguido, a pesar de los grandes esfuerzos hechos en el laboreo de las minas, obtener en ninguna de ellas lo que verdaderamente debe llamarse una mina, que es aquella que puede dar lugar a una explotación continuada y regularizada con relación a los medios de arrastre establecidos: esto no obstante, se han puesto en acción los medios para hacer una mayor explotación, como lo prueban el reciente establecimiento de un ferro-carril de cadena flotante en sustitución del tranvía aéreo sistema “Hodgson” primitivamente instalado, la construcción de varios muelles para ganar emplazamiento en la Estación de la descarga, y finalmente el haber efectuado un enorme movimiento de tierras ampliando el emplazamiento de los depósitos de minerales, en cuyas obras se han invertido un capital que pasa de 1.250.000 pesetas”¹².

Se construyeron, además de los ya comentados depósitos, unas pequeñas escalas de mampostería a modo de primitivos embarcaderos, bien es cierto que muy lejos de los que en el proyecto portuario había plasmado J. Bailey, y se empezó a cargar el mineral en los barcos mercantes con un sistema todavía muy primitivo y costoso, tanto económica como humanamente:

“El sistema que se emplea hoy para cargar los buques es el siguiente: Anclada la embarcación a la entrada de la ensenada y a mayor o menor distancia de la costa según su calado (distancia que nunca excede de 200 a 300 metros) se procede a la carga sirviéndose de lanchas para esta operación; estas lanchas atracan a unos pequeños muelles salientes en rampa en donde cada una recibe de 3 a 4 toneladas de mineral empaquetado en cestos que se descargan a los buques una vez arrimadas a su costado.

¹⁰ Homobono(94).

¹¹ De hecho en el año 1888 cesó el arriendo y permiso que tenía Bailey para almacenar mineral en las cercanías de la Dársena de Castro.

¹² A.G.A, s. O.P., caja 1.220, nº. 40.

Este sistema, o, hablando con más propiedad, esta manera de embarque absorbe por sí sola todas las utilidades del negocio, y reclama por lo tanto un medio cualquiera más perfeccionado para depositar directamente en las bodegas de los buques el mineral que arrastran las wagonetas del ferro-carril de cadena flotante. Además, aún disponiendo de suficiente número de lanchas y con mar tranquila apenas se consigue embarcar 300 toneladas al día, mientras que las medias de extracción y arrastre permiten hacer cuando menos un doble trabajo. De lo que queda expuesto se deduce que ni las minas de que dispone la Compañía permiten por hoy una explotación en gran escala ni puede cargarse más que una parte de lo que se extrae y aún ésta en condiciones muy onerosas”¹³.

Se empleaba en este sistema abundante mano de obra, en la que no faltaban, a pesar de la dureza del trabajo, un gran contingente de mujeres. Prada, citando literalmente las “Memorias de la empresa”, señala que “Unas 7 u 8 toneladas fueron trasladadas de esta manera y descargadas a mano en los barcos que permanecían a cierta distancia de la costa. Más tarde se reemplazó el uso de cestos por el de cajas de madera que contenían cerca de una tonelada de mineral y se trasladaban en las gabarras para que pudiesen ser izadas por las grúas de vapor de las propias embarcaciones. Este cambio produjo un gran ahorro de tiempo y dinero...”¹⁴

3. PRIMER EMBARCADERO DE MINERAL EN LA ENSENADA DE DÍCIDO: JUAN BAILEY DAVIES

La empresa minera de Dícido, aunque esta ya es otra *historia*, cambió en poco tiempo en más de una ocasión de titularidad. Las minas de Lusa¹⁵, al principio gestionadas por Bailey y sus socios, pasaron a manos de la británica *Hollway Brothers* y en el año 1883 a la de *Dícido Iron Ore Company Limited*. En todas ellas, sin embargo, siguió participando Juan Bailey, el concesionario, no lo olvidemos, del puerto. La última compañía quiso ya dar un tirón definitivo al negocio y pensó en el mismo año de su establecimiento en montar un embarcadero de mineral a gran escala, sustituyendo así el anterior y rudimentario sistema, casi artesanal.

Se dibujaba nítidamente y sin tapujos la estrategia marítima que desde un principio se había ideado: Bailey se hizo con el dominio de la ensenada con la promesa de levantar un puerto en toda la extensión de la palabra; pero una vez conseguida la concesión, optó por la solución más barata y rápida, que no era otra que levantar un simple embarcadero. Por eso, en la petición hecha por la empresa para que se autorizase el nuevo proyecto, se argumentaba así de sutilmente, sosteniendo el cambio de rumbo en las obras:

“¿Es por el momento prudente proceder a la construcción del puerto, o debe por el contrario prescindirse de él construyendo un embarcadero que permita cargar con economía todo el mineral que arrastra el ferro-carril de cadena flotante?”

¹³ Ibidem.

¹⁴ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

¹⁵ Prada, Ilustración, abril de 1997.

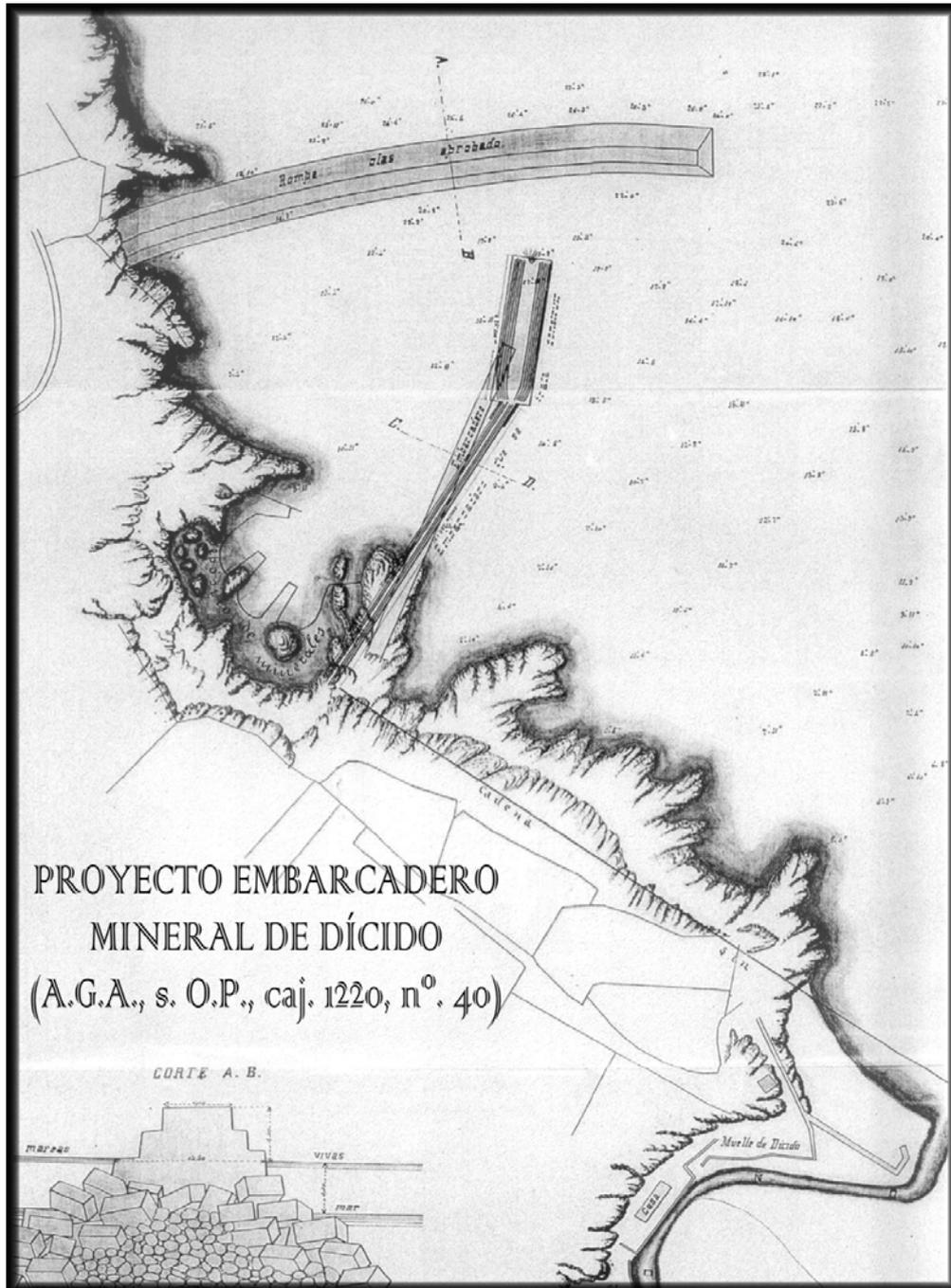
La construcción del rompe-olas para la habilitación del puerto en la ensenada de Dícido calculo ascendería, sin pecar de exagerado, a la respetable cifra de 2.500.000 pesetas, cuyo capital no se comprende pueda ser reproductivo para los intereses de la Empresa.

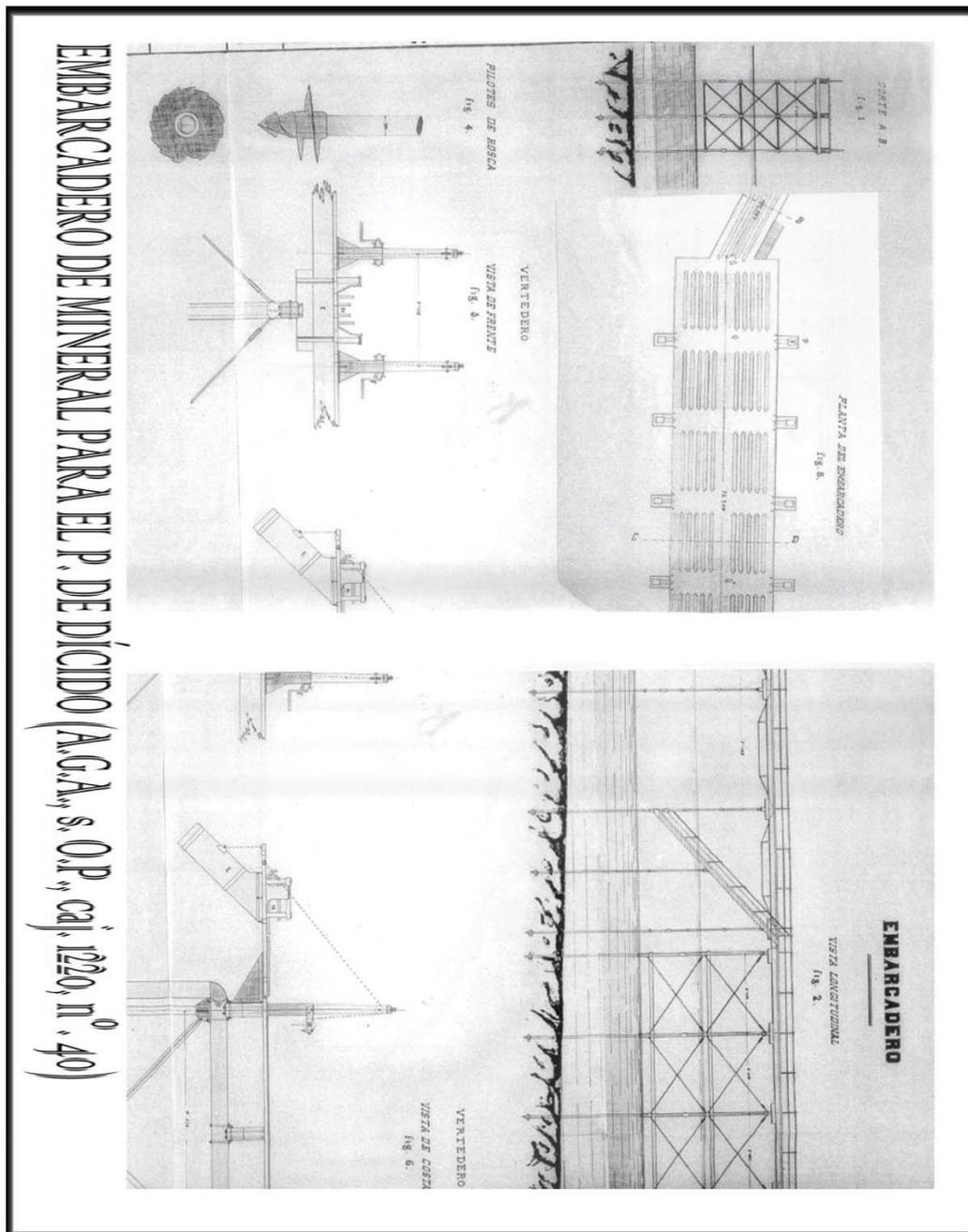
En efecto, basta la sola inspección del plano general para convencerse de que dada la topografía del terreno y partiendo del supuesto que hoy estuviera construido el puerto de Dícido, nunca podrían ser tributarias de él las minas de "Sofo", "Rebeñaga" ni menos el grupo de minas de Sopena enclavadas en Vizcaya, teniendo que concretarse la Compañía a las minas de que dispone, las cuales según se ha dicho solo producen una limitada cantidad de mineral, y no podrían ser tributarias, repito, por ser muy difícil y costosa su unión con los medios hoy establecidos, aún cuando para conseguirlo se instalaran planos inclinados, tranvías aéreos u otro sistema análogo de arrastre; porque por más que estos planos inclinados y tranvías aéreos sean un buen medio de transporte hasta un límite dado y en casos determinados, bien para salvar ciertos accidentes topográficos, bien como auxiliares de otras vías, nunca como sistema pueden ponerse en parangón con otros más perfectos y destinados a más vastas y más económicas explotaciones, como es por ejemplo el establecimiento de una vía férrea ordinaria desde el punto de embarque hasta el corazón de la cuenca minera. Si a estas consideraciones se agrega la de que el inteligente Ingeniero Sor. Peñarredonda tiene ejecutado un estudio de ferro-carril en estas condiciones desde las minas de Sopena hasta el puerto mismo de Castro-Urdiales, parece quedar demostrado que sería, económicamente considerado, una imprudencia el aventurarse hoy a invertir un fuerte capital en la construcción de un rompe-olas en la ensenada de Dícido con la esperanza de acrecentar sus arrastres con los minerales procedentes de aquellas minas. Por el contrario, el capital que se invirtiera en la ejecución del embarcadero sería altamente reproductivo para los intereses de la Compañía, porque no solo podría embarcarse mayor cantidad de mineral sino que también esta operación se ejecutaría por el 20%, cuando más, de lo que cuesta en la actualidad el cargue con el intermedio de las lanchas.

Según los libros de contabilidad y tomando por base los tres últimos trimestres en que se ha hecho la explotación con más regularidad debida a la bien entendida instalación del ferro-carril de cadena flotante, el cargue desde los depósitos al buque ha costado por término medio 3,15 pesetas por tonelada.

El embarcadero que se proyecta, arranca de los depósitos mismos al nivel de sus vías de servicio y tiene una longitud de 234 metros, las mismas que se hará necesario prolongar aquellas vías: y en estas condiciones no puede prudencialmente calcularse que el arrastre de una tonelada a 234 metros de distancia, vertiéndola en su extremidad en la canal por la que lo ha de recibir el buque, cueste más de 0,625.

Además, la práctica nos enseña que la cantidad de mineral que puede cargarse con lanchas no pasa de 70.000 toneladas anuales, siendo así que las minas y el ferro-carril de cadena flotante permiten hacer una explotación de 140.000,





cantidad si bien todavía poco halagüeña para lanzarse a invertir en nuevas obras grandes capitales, suficiente sin embargo para poder producir un buen rendimiento siempre que el importe de aquellas no pase de los justos límites que aconseja una prudente economía.

Estas son las principales razones por las que se somete a la Superior aprobación la construcción del embarcadero de Dícido”¹⁶.

Por fin, después de pasar todos los trámites Establecidos por la ley, el Gobierno promulgó una Real orden el 25 de junio de 1884 por la que se autorizaba a Juan Bailey a

¹⁶ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, n.º. 40.

construir el embarcadero de minerales, con independencia del rompeolas y demás obras del puerto de las que también era el concesionario. Se daba un plazo de seis meses para empezar los trabajos y de tres años para la finalización completa¹⁷. El trazado y pormenores se ajustarían a lo indicado en la memoria adjunta al proyecto presentado en el Ministerio:

“Basta la sola inspección del plano para formarse una cabal idea del sistema de embarcadero que se proyecta.

Este tiene una longitud total de 234,87 metros, que es la suficiente para cargar a flote los mayores vapores que se dedican al tráfico del mineral, y todo el material que se emplea en él es de hierro, exceptuando los largueros, travesaños, las defensas y el tablero que son de madera. El primer tramo tiene una longitud de 161,587 metros con 5,40 de ancho para permitir la instalación de 4 vías de 0,45 que es el adoptado en el camino de cadena flotante. El segundo tiene una longitud de 73,200 metros con 14,63 de ancho, en el que van colocadas 10 vías. La principal, o, mejor dicho, la única razón que ha motivado el establecer la parte que propiamente debe llamarse embarcadero formando ángulo con el resto del muelle, ha sido la de conseguir que el buque a la carga presente siempre la proa al oleaje que se produce en aquella ensenada. En este segundo tramo del embarcadero, al cual deben atracar los buques, se colocan 10



planchetas salientes F o sean 5 por cada lado; cada una de estas planchetas contiene un canal E por cuyo intermedio se eposita el mineral en las bodegas del buque. La principal razón que ha motivado el establecimiento de este crecido número de canales

obedece a que se desea poder cargar dos buques a la vez en el menor tiempo posible, y esto solo puede conseguirse cargando en ambos costados con varios canales colocadas a corta distancia la una de la otra para que viertan al mismo tiempo el mineral en dos escotillas, evitando por este medio una doble maniobra. Diez vías interrumpidas en sentido longitudinal, apoyadas sobre unas planchetas de hierro fundido, permitirán hacer con desahago todas las maniobras de carga, disponiendo de suficiente emplazamiento para tener un buen número de wagones cargados sin interrumpir la marcha del tranvía de cadena flotante cuando por cualquier circunstancia imprevista haya que paralizar momentáneamente el cargue.

Al llegar las wagonetas cargadas a la extremidad S del primer tramo del embarcadero las coge un peñón, y como estas no pesan, cargadas, más que 800 Kilogramos se manejan en la plancha Q haciéndolas girar con facilidad en cualquier sentido, encarrilándolas en la vía que más conviene para descargarlas en una de las canales con el auxilio de otras planchas Q´, colocándolas después de descargadas, y con igual facilidad, en la vía que se desea, así del uno como del otro costado. Al llegar la wagoneta a una de las planchadas se coloca en un ligero bastidor de hierro descentrado N que gira con el peso de éste, vertiendo

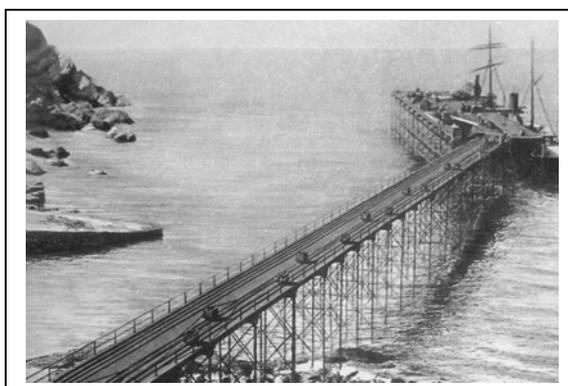
¹⁷ Memoria de las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1884, Madrid 1887, p. 203.

de frente el mineral sobre la canal y volviendo a tomar por sí solo la posición horizontal después de descargado.

Tanto la plancheta saliente como la canal se sube y baja por medio de la cigüeña F, y un gran farol colocado en A alumbrará el espigón cuando se carguen los buques durante la noche.

En resumen, el embarcadero que se trata de construir en Dícido para el embarque de un mayor número de toneladas, es a todas luces beneficioso para aquella comarca, para la industria, para el comercio en general y más directamente para el Estado; por lo que se solicita, que si en su día llegara a caducar la concesión del rompe-olas, se tenga por válida y subsistente la concesión del embarcadero que es de mucha mayor importancia que el anteriormente aprobado, toda vez que no puede menos de reconocerse esta obra como de utilidad pública y no perjudicar ni menos afectar interés alguno de tercero”¹⁸.

Las obras y los trámites burocráticos se llevaron a cabo con bastante celeridad. El embarcadero entró en funcionamiento el 17 de abril de 1886¹⁹. En los años en que estuvo trabajando hubo momentos en que fue capaz de cargar en los buques llegados a Dícido hasta 1.700 toneladas diarias. Pero no fue mucho el tiempo en que se mantuvo de pie y en activo: en la madrugada del 30 de diciembre de 1894 un gran temporal que azotó a toda esta zona de la costa cantábrica en tan solo dos horas se llevó el embarcadero²⁰. Y, es que faltaba el tan ponderado al principio rompeolas.



4. EPILOGO: CARGADEROS CANTILEVER (1896 – 1975)

La producción minera, sin el embarcadero, aunque con menor intensidad, no cesó a lo largo del fatídico año 1894. La alternativa fue realizar los embarques a través del vecino cargadero de Saltacaballo de la Compañía de Setares. Entre tanto, se construyó todo lo rápidamente posible otro cargadero, pero con el nuevo sistema en voladizo de cantiliver, encargado al belga J.L. Lecocq y diseñado por Seyring en París, siguiendo el ejemplo de Saltacaballo y del también muy próximo del Piquillo²¹. “La solución consistía en una estructura metálica en *cantilever*, de 94 m. por 6 de ancho, apoyada en una pila tronco-cónica de fábrica de sillar que lo elevaba a 14 metros sobre las mareas más altas apuntalándose a la roca uno de sus extremos para impedir la basculación. Disponía de dos pisos con doble día y

¹⁸ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, n.º. 40, “Embarcadero en la ensenada de Dícido, Memoria”, 26 de diciembre de 1883.

¹⁹ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

²⁰ Ibidem.

²¹ A short history of the Dícido Iron Ore Company..., Londres 1909. Compendio de la historia del cargadero de Dícido.

dos tolvas superpuestas, correspondiendo una a cada piso, por las que caía el mineral a una vertedera regulada por dos cadenas enrolladas en uno”²².



La única modificación técnica de cierta importancia de este nuevo cargadero, pues así se mantuvo prácticamente una treintena de años, tuvo lugar en 1929, cuando un sistema de correas o cintas “sin fin” sustituyó al empleo de vagones²³. Pero, el viejo proyecto de crear un auténtico puerto en el ensenada de Dícido se había diluido definitivamente.

Este nuevo cargadero estuvo trabajando hasta “La madrugada del 23 de agosto de 1937 antes de que entraran las tropas de Franco, este cantilever fue dinamitado y derribado por las fuerzas republicanas en retirada. Solo quedó utilizable el pilar de mampostería en que se apoyaba... En pocos meses se instaló en Dícido un nuevo cargadero construido por *La Basconia*, con iguales características, pero más sencillo y con una sólo cinta transportadora”²⁴. La obra de sustitución del cantilever volado se finalizó al acabar el mes de junio de 1938 con técnicos y mano de obra de *Altos Hornos de Vizcaya*.

Hasta el tardío año 1975 estuvo de nuevo funcionando. Momento en que la empresa propietaria se decantó por utilizar camiones que ahora llevaban el mineral hasta la siderurgia pesada de Bilbao²⁵.

²² Homobono, ob. cit., p. 111.

²³ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Como símbolo de un brillante pasado industrial, minero y marítimo, y último sobreviviente de otros parecidos, el cargadero de Dícido afortunadamente todavía se mantiene de pie. Después de años de concienciación social e institucional sobre el valor arqueológico, industrial y portuario, hoy se encuentra en proceso de recuperación bajo la perspectiva de *Patrimonio cultural*. Tras haber pasado su propiedad por manos de empresas inmobiliarias e industriales, el Ayuntamiento de Castro Urdiales se hizo con la titularidad del cargadero en el año 1986, salvándolo de un más que seguro desguace para chatarra.

VI

VUELVEN LAS INICIATIVAS Y PROYECTOS AL PUERTO DE CASTRO: 1884 – 1885

1. DELICADA SITUACIÓN, AUNQUE ESPERANZADORA

El Ayuntamiento, cuando todavía no había conseguido que fuera expulsado de la concesión a Ramón Pérez del Molino, después de años y años de engaños y dilaciones, encargó al ingeniero Rafael Martín la redacción de un “*proyecto de obras de mejora del puerto*”. Mandado que acabó y entregó el 24 de enero de 1884. Pero, como la Corporación en realidad no podía, ni pensaba, costear obras tan voluminosas y caras, con fecha de 23 de febrero del mismo año 1884, cedió el estudio y proyecto al Estado a través del Gobierno civil de Santander¹.

La situación, no de las infraestructuras portuarias modernas que eran todavía inexistentes, sobre la calificación legal y administrativa del puerto en el año 1884 era sumamente delicada. Todavía no se había logrado de hecho expulsar al malquerido concesionario Pérez del Molino. Pero tampoco el de Castro era ya un puerto directamente protegido por el Estado. En la Memoria de Obras públicas correspondiente a aquel año se decía: “Además se halla en especiales circunstancias el puerto de Castro-Urdiales, porque si bien desde el 1º de julio de 1881 cesó el Estado en su conservación por no estar comprendido en el art. 16 de la vigente ley de puertos de 17 de mayo de 1880, también es cierto que está por Real orden de 29 de agosto de 1853 declarado *puerto de refugio*, lo que no se tuvo en cuenta al redactar la ley, acaso por haber ya sido concedidas por orden del Poder Ejecutivo de la República, 29 de septiembre de 1873, a D. Ramón Pérez del Molino, las obras de mejora del citado puerto, cuyo expediente de caducidad, propuesto por el Ministerio de Fomento por no haber sido ni aun empezadas las obras, se halla en la actualidad a informe del Consejo de Estado; por lo cual el Ayuntamiento de la villa tiene solicitada y en tramitación la concesión de obras para la construcción del puerto, mediante proyecto que ha presentado, o en su defecto que el Estado las construya, considerando este puerto de refugio, como lo fue por la expresada Real orden”².

Indefinición administrativa, en que parecía que el Estado se había desentendido de momento de los gastos en las obras del puerto³. Por eso el Ayuntamiento de Castro reaccionó rotundamente y con clarividencia de ideas en una doble dirección. Por una parte, acabar, de una vez por todas, con el viejo problema de Pérez del Molino; cosa que se conseguirá, como ya hemos comprobado en otro anterior capítulo, en el año 1885. Y, por otra, encargar por su cuenta un nuevo proyecto para efectuar las tan deseadas obras de ampliación de su puerto, a

¹A.M.C.U., leg. 1493, exp. 16.

² Memoria de las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1884, Madrid 1887, p. 230.

³ Ibidem, p. 304.

fin de que así el Estado volviera a tomar conciencia de la posibilidades marítimas de la Villa y contemplara de nuevo la posibilidad de destinar a ello algunas partidas presupuestarias.

No se podía perder una oportunidad más. A principios de siglo conseguir un puerto moderno y bien dotado era la esperanza para el anhelado resurgir económico de los castreños. Pero, ahora, ya en los años ochenta, una realidad era incuestionable: el negocio de la explotación y exportación de minerales estaba allí, pujante, y una verdadera lástima que no se tradujera en un importante y desarrollado puerto. Un última oportunidad que los castreños no querían perder.

A pesar de que no había obras nuevas, en el puerto castreño se notaba nítidamente una mayor actividad. Noticias como ésta, anotada en las actas municipales, eran cosa corriente: *“El Sr. Presidente expuso: que se había presentado el Alcalde de la Sociedad de Pescadores exponiendo el mal estado en que se halla una de las escalinatas del muellecillo de bastante servicio en este puerto. El Sr. Urculo llamó la atención del Ayuntamiento acerca de los desperfectos causados en el muelle del Norte por un lugre francés, opinando que los gastos de reparación deberían de ser satisfechos por su capitán. Los Srs. Gómez y Maza (...) que tenían noticia también de haber causado daños en el muelle del Sur por un vapor inglés...”*⁴

Llegaban cada vez más barcos, veleros y vapores. Creaban problemas y desperfectos en los viejos muelles. Pero también constituía todo un mensaje de optimismo que los concejales interpretaban perfectamente y dirigían hacia la consecución de un puerto nuevo. El Ayuntamiento, con la experiencia acumulada en los años de la nefasta concesión de Pérez del Molino, quería ahora liderar directamente el asunto. Para ello ideó una estrategia muy bien calibrada: hacerse con la concesión de las obras, elaborar con su presupuesto, si era necesario, un proyecto nuevo, y, al final, ceder la iniciativa y proyecto técnico al Estado para que asumiera las cargas y gastos astronómicos que iban a suponer las obras. Se trataba de no dar oportunidades y argumentos a la Administración para que “dejara de la mano de Dios” a los tan anhelados y casi centenarios proyectos de crecimiento portuario de la Villa: que no tuvieran ninguna disculpa, ni política ni técnica, para abandonar a Castro a su suerte.

Así, además de guerrear con las últimas resistencias de Pérez del Molino, el Ayuntamiento, con el alcalde Álvaro Villota a su cabeza, encargó la confección de un proyecto para el puerto a un acreditado ingeniero de Santander, pero que no estaba dentro del organigrama del funcionariado del Ministerio⁵. Se trataba de Rafael Martín⁶. A comienzos de 1884 el ingeniero escribía esta carta al Alcalde adelantando, a modo de resumen, los grandes rasgos del nuevo diseño portuario:

“Santander, 1 de enero de 1884. Sr. D. Álvaro Villota.

⁴ A.M.C.U., L. 12, Actas, 16 de octubre de 1884. También la prensa local ofrecía a los lectores noticias abundantes reflejando claramente el aumento de la actividad costera. Un ejemplo: “Por R. O. De 21 de mayo, comunicada por el Señor Comandante de marina, se establece la libre competencia en los servicios de prácticos del puerto de Bilbao. Esta disposición ha sido bien acogida por las cofradías de Portugalete, Santurce, Algorta y Ciérvana, así como por el comercio de Bilbao.

En Castro volverá a haber constantemente varias lanchas de practicaje como que es buen puerto para la estación de prácticos”, El sol de Castro, 15 de junio de 1884.

⁵ A.M.C.U., leg. 1.745, exp. 3, C. Jurídicas, año 1884.

⁶ En algunos documentos se habla de Rafael Martínez en vez de R. Martín.

Muy Señor mío y querido amigo: a fin de que pueda tener una idea del proyecto que para ese puerto estoy formando le remito un plano calcado sobre el que he dibujado.

La obra constará de un espigón principal de defensa que arrancará de la peña de Santa Ana teniendo en su arranque un rompeolas que lo proteja de las que hoy se ven correr con gran altura y empuje a lo largo de la roca y que forman al meterse la marejada del a Concha. En el ensanche de la cabeza o morro proyecto la colocación de una luz de puerto. Con este espigón se enlazará el muro que ha de ir a unirse con el muelle existente dando vuelta hacia la dársena actual y dejando fuera parte de dicho muelle que habrá de ser desmontado, puesto que no siendo necesario una vez construido el antedicho espigón queda la entrada del puerto viejo más fácil y franca. De este se quita el rincón irregular que hoy tiene dejando más fácil el acceso a la parte nueva.

Además propongo otro muro paralelo al que hoy forma el límite del mar por el lado de las edificaciones nuevas. Este muro robará al mar toda la parte que vele a bajar viva y que por su poco calado y mal tenero no tendrá nunca servicio y además de servir para taller de bloque y otros elementos de construcción durante las obras, para lo cual se dispondrá a alturas convenientes no dándole la definitiva hasta la terminación de aquellos, dejará un espacio suficiente para dos filas de casas con calles amplias y con la que mire al mar desahogada y capaz para colocación de vías férreas si para el servicio de explotaciones mineras fuese preciso sin entorpecer los transportes ordinarios y la circulación.

Las obras hasta aquí descritas constituirán el primer grupo.

El segundo lo formará el muelle que partiendo de la punta de roca situada hacia el sur avanzará hacia el espacio principal en línea recta terminando en una curva cuyo objeto es formar la boca del puerto y atenuar la cuestión de la resaca. Esta forma el grupo 2º y servirá para carga y descarga de barcos de mayor calado pues alcanzará sondas de 8 y 9 metros. La abertura de la boca será en su menor dimensión 70 metros. También este espigón presenta un ensanche para facilitar el dar espías y auxilios a los buques a su entrada.

Le propondré como 3º grupo el muelle central para atraque a ambos costados y que llevará en su extremo un martillo que con el anterior recintará una dársena abrigada. Además á dicho martillo podrán atracar buques de mucho calado. La boca de esta dársena tendrá 40 metros. La unión del martillo con el doble muelle se hace en curvas para facilitar el asiento de dos vías...

Al dividir en grupos la obra total mi objeto es que puedan realizarse a medida de las necesidades y los recursos y he preferido hacer un proyecto completo y tanto es así que hasta he pensado en agregar una parrilla de carena en una parte del puerto actual pues si hoy algunas de estas construcciones no son necesarias, nada se pierde con que estén estudiadas y previstas, aunque digan a V. que soy como el criado del Diablo que hace más de lo que le manda.

Todos los muelles llevan suficientes escaleras. También propongo dos rampas.

El espacio comprendido entre el martillo y el espigón principal es suficientemente amplio para que buques de regular porte puedan estar en franquía y sirve de ante puerto..."⁷

⁷ A.M.C.U., leg. 447, doc. S/n (2), Correspondencia con el ingeniero Rafael Martín.

Finalmente, acabado el proyecto de Rafael Martín, el Ayuntamiento con mucha celeridad donó todo el expediente al Estado⁸. Los resultados fueron también muy rápidos. Como ya sabemos, el antiguo concesionario perdió definitivamente sus derechos, algo que hasta entonces paralizaba cualquier intento de hacer algo nuevo: “Real orden de 10 de noviembre de 1885 declarando caduca, con pérdida de la fianza a favor del Estado, la concesión de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales en la provincia de Santander, que fue otorgada a D. Ramón Pérez del Molino por orden del Poder Ejecutivo de 29 de septiembre de 1873, por no haber terminado las obras dentro del plazo marcado”⁹.

También el Ayuntamiento, no sin utilizar también sutiles presiones políticas, consiguió finalmente de nuevo el amparo gubernamental para su puerto: “Ley de 17 de julio de 1885 – Artículo único- se considera adicionado al art. 16 de la ley de 17 de mayo de 1880, como puerto de interés general de segundo orden, al de Castro Urdiales en la provincia de Santander”¹⁰. En aquel mismo año de 1885, junto con el de Comillas dentro de la Provincia, el de Castro pasó a cargo del Estado¹¹. Y “Para atender a la conservación del puerto de Castro Urdiales, se formuló un presupuesto que ha sido aprobado en 22 de octubre último por un importe de 8.492, 00 reales”¹². No era mucho, pero el amparo administrativo y económico del Estado había vuelto: “(...) el puerto de Castro Urdiales, que fue declarado de refugio en 1853, no habiéndose hecho nada en él desde aquella fecha remota. En la actualidad, y hallándose nuevamente a cargo del Estado, es de esperar que recaiga en breve sobre las obras de este puerto una resolución Superior definitiva”¹³.

2. PROYECTO DE RAFAEL MARTÍN, 1884 (AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES)

Tenían bien aprendida la lección los regidores municipales desde los tiempos en que se tramitó el expediente de su protegido Carlos Hodgson. El nuevo proyecto tenía que ser excelente en todos los sentidos. Bien presentado, bien elaborado según el protocolo de la época, con abundantes estudios previos sustentados todo lo científicamente que fuera posible, y que presentara objetivos novedosos en comparación con otros proyectos anteriores.

Y se consiguió. El proyecto de Rafael Martín estaba elaborado con un lujo de detalles nunca antes conocido en un estudio portuario para Castro. Incluía, además de los ya clásicos espigón de rompeolas y contradique del Torrejón, otros muelles, dársenas y espacios auxiliares, hasta entonces no planteados.

La memoria comenzaba recogiendo las dos argumentaciones elementales que sustentaban la necesidad de construir un puerto desarrollado: necesidad de un puerto de refugio y de un puerto comercial dedicado preferentemente al embarque de minerales: “*Animado de este loable afán el Ayuntamiento de Castro-Urdiales, con justa razón en juicios*

⁸ Hecho que causó algunos problemas con Rafael Martín, puesto que al enterarse de la donación reclamó un aumento de sus honorarios, A.M.C.U., leg. 1.745, exp. 3.

⁹ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1885, Madrid 1888, p. 183.

¹⁰ Ibidem, p. 185.

¹¹ Ibidem, pp. 204 y 205.

¹² Ibidem, p. 267.

¹³ Ibidem, p. 270.

esperanzas fundado, pretende hoy realizar obras que pongan su puerto en condiciones de poder servir las necesidades que la industria y el comercio han de exigir y que han de serles cada día más precisas para el desarrollo de su prosperidad¹⁴.

2. 1. COMO PUERTO DE REFUGIO

No había que olvidar, nunca, la decidida vocación de refugio de navegantes que siempre tuvo Castro. Por eso Rafael Martín escribía como preámbulo a su estudio:

“La villa de Castro, por su posición, está llamada a ser un aplaza mercantil importante de la provincia de Santander. Su puerto, tal y como es hoy, sin que la ciencia haya mejorado desde hace muchos años sus condiciones naturales, sin más obras que las que pueden servir de abrigo a pequeñas embarcaciones costeras y a las lanchas de pesca, ha ofrecido y ofrece en muchos casos un fondeadero de arribada a los buques de altura que demandan la entrada de Bilbao, los cuales frecuentemente hallan cerrada aquella barra y se ven obligados a buscar refugio más seguro que el Abra de aquel puerto.

Nada más oportuno y más adecuado a nuestro propósito de hacer cuan digno es de Castro-Urdiales de que en él se hagan obras de mejora, que la descripción inserta en el Derrotero de la costa septentrional de España publicado por la Dirección de hidrografía en 1880 del que copiamos los siguientes párrafos.

Esta concha, que a tener mayor espacio y braceage sería un excelente puerto de refugio para vientos del tercero y cuarto cuadrante y hermoso puerto de espera para los barcos que se dirigen a la barra de Bilbao, es de corta capacidad y solo conviene a las embarcaciones de poco calado que puedan entrar en el puerto en caso de verse sorprendidas de los vientos de travesía.

Presta buen abrigo desde el N. Por el O. al SE., pero cuando hay mar gruesa del N.O. trabajan mucho las embarcaciones con los fuertes balances que dan.

Y más adelante dice lo siguiente:

Si al estar fondeados en esta (en la concha) salta el viento al N. o N.E. será indispensable entrar en el puerto tan luego como lo permita la marea, pero si es buque mayor tendrá que aguantarse sobre las amarras y deberá abandonarse caso de convertirse aquel tiempo en temporal. Para evitar este conflicto solo debe frecuentarse la concha con barcos de proporcionado calado que puedan entrar en el puerto.

En semejantes casos pueden encontrar los navegantes con poderoso y eficaz auxilio, pues las lanchas de que dispone el país son de grande estropada y salen con todo tiempo a prestarlo y llevar los socorros necesarios. Esta circunstancia hace más recomendable la concha de Castro-Urdiales como puerto de refugio y será un excelente abrigo para todos los tiempos y abordable a todas horas cuando se realice la construcción del proyectado muelle desde la peña de Santa Ana.

Una opinión tan autorizada y competente cual es la que acabamos de invocar, nos exime del trabajo de demostrar que el puerto de Castro-Urdiales merece considerarse bajo un punto de vista que le dá una importancia y un carácter que le

¹⁴ A.G.A., s. O.P., caja 1.221, n.º. 50, Memoria descriptiva, 1884.

coloca entre los de interés y servicio general como puerto de refugio. Nos limitaremos a ampliar lo que el texto dice con algunas consideraciones.

En todos tiempos ha sido terror de los marinos la costa Cantábrica, por la falta de abrigo que en ella buscan difícilmente los buques acosados por temporales de tercer y cuarto cuadrante y principalmente por los producidos por vientos comprendidos entre el N. N. O. Y el O. S. O. Que por las grandes extensiones de agua que en ángulo recorren sobre todo en la del N. O., según la cual no se encuentra tierra hasta el fondo de la bahía de Baffin cerca de los 80° de latitud, marcan la dirección de la marejada o mar de fondo que ha ocasionado las mayores catástrofes que registran los anales de la navegación.

Hoy que ésta ha aumentado tanto y que el incremento comercial exige cada vez más rapidez y seguridad en los plazos de los trasportes, se siente más la necesidad de aprovechar las favorables condiciones que cualquier seno de la costa ofrezca para completar con el auxilio de las obras, nunca tan caras como beneficiosas, las que falten y puedan convertirlo en asilo para las numerosas embarcaciones que actualmente frecuentan esta región.

En una larga extensión de costa desde la ensenada de Tazones en Asturias no hay puerto abordable con mares gruesas y temporales del N. O.

Santander que es el mejor, presenta una sensible rompiente en la barra y aun después de ésta exige maniobras difíciles y que han de ser ejecutadas con mucha precisión y en condiciones muy favorables para salvar el paso del arenal de las Quetras.

Baste leer la descripción inserta en el Derrotero para comprender cuan problemática es la salvación de un buque que pretende tomar ese puerto en tales ocasiones.

Respecto a Castro-Urdiales hay entre los marinos del país una de esas frases proverbiales que caracterizan la opinión imparcial del vulgo: dicen que quien pasa de Santander y no entra en Castro se vá seguro a la gloria.

La punta más saliente de la costa de Santander es el cabo de Ajo, desde él, marchando en el sentido de O. a E. hurta hacia el S. hasta el abra de Portugalete donde desemboca el Nervión o ría de Bilbao y desde allí vuelve a remontar hacia el N. hasta el cabo de Machichaco, desde cuya punta y hurtando otra vez hacia el S. se forme el seno cóncavo del golfo de Vizcaya. Entre el cajo de Ajo y el de Machichaco y al O. Del abra se halla la concha de Castro-Urdiales.

Desprovista la costa septentrional de puertos naturales de buenas condiciones desde la Estaca de Vares, los numerosos buques que en todos tiempos la frecuentan corren al presentarse temporales del N. O. riesgos tanto mayores cuanto más próximos se hallen al golfo pues los que son sorprendidos más al O. pueden recorrerla en demanda de puerto o intentar la entrada en varias ensenadas y hallar refugio en alguna de ellas si pueden evitar al pretenderlo enseñarse demasiado y exponerse así a ser arrojados contra tierra por vientos de travesía sin poder remontar los cabos situados a sotavento.

Una serie de puertos habilitados para refugio merced a obras que completasen sus buenas condiciones propias, evitaría muchos y muy lamentable siniestros puesto que se aumentaría el número de probabilidades de salvación y no ocurriría lo que con elocuente laconismo se lee en la descripción de la concha de Castro que hemos copiado del Derrotero que los buques de algún calado que no puedan ponerse al abrigo de los mezuquinos y añejos muelles existentes se vean precisados a abandonar

un buen fondeadero y lanzarse a correr el temporal por falta de obras de defensa que asegurarían su salvación viéndose precisados a huir del lugar que por el contrario buscarían con ansia si hallasen preparados los medios de refugio.

La mejora del de Castro-Urdiales realizará las aspiraciones explícitamente expuestas por el autor de las indicaciones del Derrotero de esta costa proporcionará un excelente abrigo y hará de él un puerto de refugio perfectamente situado pues la proximidad a la entrada de la ría de Bilbao que por las circunstancias de ser puerto de marea y de cerrarse su movable barra en cuanto hay algo de mar es uno de los más peligrosos de toda la costa obligará a los buques a esperar marea en el de Castro, cuando haya la menor indicación de temporal y a tomarlo de arribada cuando el de Bilbao esté cerrado lo cual como queda dicho y es sabido ocurre con mucha frecuencia.

Por esta razón y por hallarse 200 Kilómetros E. del Musel en Asturias serviría de último esperanza a las embarcaciones que hubiesen rebasado aquel proyectado puerto y construidas en ambos las obras necesarias se aminorarían considerablemente los riesgos de una navegación que tan preciosas vidas y tan cuantiosos intereses lleva devorados.

En la descripción, que tomada del Derrotero hemos copiado, se ve claramente que la concha de Castro-Urdiales es hoy buen refugio de buques que puedan por su poco calado entrar en el puerto actual y que ampliado con obras que protejan a las embarcaciones mayores de los fuertes balances lo será también para éstas, las consideraciones que ligeramente hemos expuesto y hasta la opinión de los marinos consignada en la ruda y expresiva forma de una frase proverbial, confirman esa idea. Podemos por lo tanto afirmar que para la construcción de las obras que proyectamos, hay como primera e importantísima justificación la de construir un puerto de refugio y en tal concepto la de construir un puerto de refugio y en tal concepto de interés y de servicio no solamente local sino general”¹⁵.

2. 2. COMO PUERTO COMERCIAL Y EMBARCADERO DE MINERALES

La visión de Castro como puerto de refugio era una buena forma de empezar los argumentos para ampliar definitivamente su puerto. Pero ahora la columna vertebral de todo el proyecto pasaba por la óptica comercial:

“Bajo el punto de vista comercial es digno también de atención como vamos a demostrar.

La villa de Castro cuya población actual es de 4.339 habitantes según el censo de 1880 presenta en su aspecto los caracteres distintivos del bienestar y los indicios del acrecentamiento de su importancia patentizados en la amplitud y hasta riqueza de las construcciones urbanas que en su recinto se están llevando a cabo y en los elementos de ilustración y comodidad que posee y que se están creando.

Su comercio en los próximos años de 1880 y 1881 de que hemos tomado los datos consignados en el anejo n.º 1 de esta memoria prueban de una manera palpable el crecimiento de importación y exportación.

¹⁵ Ibidem, epígrafes: porvenir del puerto de Castro-Urdiales, la concha de Castro, peligros en la navegación de la costa cantábrica y necesidad de habilitar puertos de refugio, pp. 2-6.

El movimiento mercantil por cabotaje está representado por una cifra de 10 a 12.000 toneladas y el extranjero por un total de 17 a 30.000.

Las diferencias en el comercio de cabotaje son de uno a otro año poco importantes; no así las del comercio con el extranjero, pues mientras la importación en 1880 fue de 158 toneladas en 1881 llegó a 218 casi una mitad más siendo aún mucho más notable el aumento en la exportación que de un año a otro se elevó de 16.304 toneladas a 28.492, 7/10 más.

El principal artículo exportado o mejor el que casi totalmente constituyó la exportación fue el hierro en estado de mena y alguna si bien pequeña parte en lingote.

Como quiera que el embarque de minerales ha de ser el que más ha de utilizar el puerto, vamos a hacer algunas indicaciones que pongan de manifiesto las ventajas que bajo este punto de vista proporcionará el nuevo puerto de Castro-Urdiales. Desde la parte central de la provincia de Asturias donde termina la gran formación siluriana, pobre en minerales, que constituye su zona occidental empieza una región que por su riqueza contrasta con aquella, cuya primera parte la constituyen las abundantes cuencas carboníferas de dicha provincia, presentándose también el mineral de hierro si bien no la abundancia ni con las buenas condiciones que existe en la de Santander y que van siendo mayores a medida que se camina hacia el Este acercándose a los criaderos de Vizcaya sin otros rivales en el mundo que los de Suecia.

La villa de Castro-Urdiales se halla situada en la zona más rica. Entre ella y la de Bilbao se extiende la célebre comarca minera de Somorrostro, y todos los montes que rodean a Castro encierran en más o menos proporción el mineral de hierro. Algunas minas con las de Dícido a las que el mar ofrece un medio aunque peligroso de transporte, no lejos del yacimiento, están en explotación; pero otras muchas no se explotan por falta de puerto pues si bien para el transporte terrestre hay buena carretera, las grandes dificultades con que se lucha para el embarque impiden beneficiarlas.

Así pues el día en que Castro-Urdiales posea un puerto seguro y de cómoda estancia, su comercio de exportación aumentará considerablemente. En primer lugar habrán de embarcarse allí los minerales que explota una compañía inglesa cerca de Dícido y que se cargan difícilísimamente en el pequeño y desabrigado fondeadero del mismo nombre llevándolos a bordo en pinazas y teniendo que interrumpir la operación a poco que la mar se pique, porque los buques se ven obligados a ir a refugiarse en la concha de Castro. He tenido ocasión de presenciar lo ocurrido con dos vapores ingleses durante mi estancia en la villa y los he visto ir a Dícido y volver de allí tres veces de las cuales la primera tuvieron que regresar sin haber puesto ni un terrón de mineral en la bodega y las otras dos con el flete incompleto y sin embargo los temporales que les hicieron guarecerse en Castro no merecían el nombre de tales pues eran las menores alteraciones que pueden producirse en esta costa con viento del N.O.

Además afluirán los de la zona minera que todavía está sin explotar y aun alguna parte de los de Somorrostro, muchas de cuyas minas están más cerca de Castro que de Bilbao y si bien hay que tener presente la importancia comercial ya de antiguo adquirida por esta villa y que hay ya ferrocarriles mineros establecidos hasta el Desierto en la margen izquierda de la ría lo cual impedirá, que sobre todo en el principio, cambien las corrientes mercantiles, parece probable que ante las ventajas

de un trayecto más corto y un puerto bien abordable a todas horas, sin los inconvenientes y los riesgos que son consecuencia de la mucha frecuentación de la ría de Bilbao de los largos intervalos en que está cerrada para entrar y salir y del corto plazo que aun en épocas bonancibles da una marea para permitir holgado paso a través de un canal estrecho, las minas que más tarde se exploten busquen su embarque en Castro, donde la seguridad se traducirá en economía en el flete y aun algunas de las que en la actualidad transportan sus minerales a Bilbao hallarán quizás ventaja en conducirlos a Castro el día en que construido el ferrocarril de la costa que no hace mucho se estudió resulten a favor de este puerto todas las ventajas.

Respecto a este ferro-carril es tan indispensable para el comercio y el adelanto industrial de las provincias del N. y tan conveniente al mismo tiempo para la defensa militar de nuestra frontera septentrional, que consideramos fuera de duda su realización en no lejano día, impuesta por exigencias comerciales, políticas y estratégicas.

Hemos dado la preferencia a la industria minera al examinar los elementos que hacen necesaria la obra que proyectamos y que patentizan sus ventajas futuras, porque ella es sin duda alguna la que ha de dar vida y movimiento incalculables al puerto; pero además hay otros que aunque no de tal cuantía son sin embargo importantes. Existe una fundición de hierro que promete desarrollo y por último Castro-Urdiales posee una brillante escuadrilla de lanchas pescadoras que aportan un abundante fruto conquistado con la destreza y el arrojo de sus marinos, que en número de 600 se dedican a la pesca y sostienen así 14 fábricas de conservas y escabeches.

El comercio de importación está en cierto modo relacionado con el de exportación, pues cuando otras causas no influyen en contra, el buque prefiere el flete para los puertos donde tiene seguro el retorno, por cuya razón es lógico suponer que en Castro ha de verificarse el mismo.

Creemos haber demostrado suficientemente que la construcción de las obras que proyectamos es necesaria y conveniente y que las reclama el comercio marítimo y la industria por dos conceptos como habilitación de la concha de Castro-Urdiales para puerto de refugio y como puerto comercial.

Cuando hayamos expuesto el plan de las que constituyen nuestro proyecto demostraremos que realizadas gozará de las ventajas y reunirá las condiciones que bajo el primer aspecto son necesarias; hacerlo antes de esa exposición nos obligaría a indicaciones previas que quitarían claridad y orden a nuestro trabajo descriptivo”¹⁶.

2. 3. ESTUDIO DE LA CONCHA, PUERTO Y COSTA DE CASTRO

Imprescindible era en todas las memorias de esta clase hacer un estudio de la realidad del puerto que se quería mejorar, así como de todo el movimientos de vientos, mareas y corrientes. Ahora se hacía también, pero con una minuciosidad y cuidado exquisito:

¹⁶ Ibidem, pp. 6-9.