

castreños volvieron a la carga sobre el asunto; aunque esta vez únicamente bajo la perspectiva pesquera. Dicen las actas municipales:

“También se dio cuenta del escrito presentado por los Señores don Celestino de la Lama, como presidente de la “Asociación de propietario”, por don Manuel Diez Somonte, como presidente de la Delegación de la Cámara de Comercio y por don Vicente Gainza, como presidente del Gremio de pescadores de esta localidad, manifestando que promulgada en treinta de Diciembre último, una Ley facultando al Excmo. Ministro de Marina para la implantación de Observatorios meteorológicos y designación de puertos de refugio en las costas Norte y Noroeste de España, para que en caso de temporal sirvan de abrigo a las embarcaciones que se dedican a la industria pesquera; y estando reconocido por propios y extraños las inmejorables condiciones que reúne nuestro puerto para que en justicia con preferencia a otros pueda ser designado como tal puerto de refugio y estimando los exponentes que cuantas ocasiones se presenten de poder aportar beneficios a nuestra ciudad deben acometerse con decidido empeño, ruegan a esta Corporación que coincidiendo con el favorable informe que al fin indicado eleva al Excmo. Señor Ministro de Marina el Señor Ayudante de este Distrito, e instancias que con igual fin elevaron el Gremio de pescadores y Delegación de la Cámara oficial de Comercio, se sirva acordar formular igual petición a dicho Señor Ministro y nombrar una Comisión de su seno para que en tiempo oportuno se traslade a Madrid y en unión de los representantes a Cortes del distrito, gestionen la realización de las expuestas aspiraciones; el Señor Alcalde dio cuenta también a la Corporación de haber practicado algunas gestiones en ese sentido cerca de uno de los Señores Senadores de la Provincia así como de la contestación dada por este y en su vista los Señores Concejales acuerdan por creer lo más conveniente, que los firmantes del mencionado escrito en unión del Señor Alcalde Presidente de este Ayuntamiento en representación del mismo formulen un solo escrito firmado por todos y dirigido al Excmo. Señor Ministro de Marina solicitando lo pretendido en aquel escrito para que así vaya redactado de completo acuerdo con las aspiraciones de todas las entidades de esta localidad y a su tiempo se nombrará una comisión de Concejales que se traslade a Madrid y en unión de los representantes en cortes del Distrito hagan las gestiones que estimen necesarias para conseguir el fin propuesto”¹⁶.

¹⁶A.M.C.U., L. 41, Actas, sesión celebrada el 5 de febrero de 1913.



Dársena de Castro Urdiales (marzo de 2002)

XI

FERROCARRIL, CANTERAS, ARENA, TITÁN, SANTA ANA Y RAMPAS VARADERO

1. EL FERROCARRIL DE LAS OBRAS DEL PUERTO



La empresa constructora de las obras del puerto de Castro y el contratista titular Guillermo Pozzi, con la gran experiencia acumulada durante mucho tiempo en las obras del puerto de Málaga¹, supieron desde el principio que los trabajos iban a durar un buen número de años, décadas, y que iban a necesitar transportar gran cantidad de materiales muy voluminosos y pesados. No hay más que pensar en lo que podía suponer el movimiento de piedras, arena, hierros, cementos y bloques de hormigón. Tal como se había hecho, y se hacía en estos momentos, en las obras de otros muchos puertos, la solución estuvo en la instalación de una pequeña línea de ferrocarril.

Bordeando la mar, el ferrocarril auxiliar que se montó aquí iba desde las inmediaciones de Cotolino hasta las proximidades del Peñón de Santa Ana. En realidad se puede considerar que estuvo compuesto de dos secciones, con centro en las inmediaciones de la vieja punta del Torrejón y muelle de Eguilior: un ramal, el primero en ser construido a partir de 1893, llegaba hasta las canteras de Cotolino, el otro partía en dirección a San Guillén. Tenía una doble vía, cada una de 0,75 metros de ancho, y un recorrido total próximo a los 3 Kilómetros. Como muy bien dice Luciano Prada, los vagones eran arrastrados por “locomotoras que ahora nos parecerían juguetes”².

En las dos secciones hubo que hacer numerosas obras, aunque las de la línea Eguilior-Cotolino fueron de ejecución más rápida: “(...) desde el actual Parque, seguía todo el muelle de Luis Ocharan y desde la Rotonda de la playa, continuaba hacia el Sur bordeando la finca “Miramar” (...). El relleno para el ferrocarril, se formó a escasos metros



¹Los obreros con mayor cualificación técnica y los maquinistas que trabajaban en las obras eran en su mayoría de origen malagueño, A.M.C.U., leg. 964, Libro 1, Padrón de habitantes del año 1899.

² Prada, Ilustración, marzo de 2002.

de la tapia (...), tenía unos dos metros de altura por tres o cuatro de ancho y unos trescientos metros de largo”³; “(...) hasta la actual calle Sauces, daba una amplia curva sobre terreno rellenado en la marisma con una prolongación para tomar arena y por un puente de hierro cruzaba el río frente a Riomar, desde donde a través del Arenal proseguía el tendido sobre relleno hasta la cantera de Cotolino”⁴. Casi como únicos testigos sobrevivientes de aquel trayecto, en la actualidad “(...) solo existen dos pequeños e ignorados restos que son el estribo del citado puente de hierro frente a Riomar, y el muro de la desembocadura del río, que no es el fin de la finca como algunos creen, sino la base donde se asentaban los carriles en un espacio muy distinto al actual”⁵.

La otra línea, la que iba hasta las cercanías de la ermita de Santa Ana, se instaló algo más tarde. Iba sobre lo que técnicamente los ingenieros llamaban caminos de acceso, bordeando la Dársena y San Guillén, que tal como hemos visto se finalizaron en 1899 y 1902. No obstante, es seguro que antes de que se finalizaran los caminos de acceso ya se montó un relleno y empalizada junto a la mar para que empezara a pasar el pequeño ferrocarril portuario.

“La primera locomotora del ferrocarril del puerto circuló en noviembre de 1893 y a los pocos días, hubo numerosas quejas, tanto por la velocidad y el peligro, o porque el humo de la máquina manchaba la ropa tendida en los balcones”⁶. Hay que pensar que la Villa de Castro parecía en aquel tiempo, toda ella una gigantesca obra, y que además tuvo que soportar la continua circulación de aquellas diminutas, aunque peligrosas, locomotoras arrastrando su docena de vagonetas. No es extraño que en las condiciones de explotación se pusiera buen cuidado en señalar “Que los trenes marcharían al paso y con toda clase de precauciones...”⁷, y que, pese a todo, hubiera muchos accidentes.



El entramado ferroviario de las obras del puerto estuvo casi tres décadas en funcionamiento, prácticamente la mitad de lo que era la esperanza de vida de una persona. Bien entrada la década de 1920 el ferrocarril dejó de prestar sus servicios. Aunque, curiosamente “(...) parte de sus vías todavía prestaron servicio por unos cuantos veranos entre Castro y al

³ Ibidem.

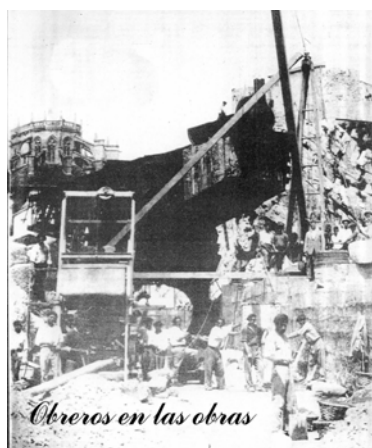
⁴ Prada, Ilustración, junio de 1996.

⁵ Ibidem.

⁶ Prada, Ilustración, marzo de 2002, “En la última semana ha circulado, por vez primera, la locomotora que sireve de medio de tracción para conducir las wagonetas que utilizan en las obras del puerto para transportar materiales. Hemosísimo efecto produjo en el ánimo de cuantos presenciaron el espectáculo al ver entrar por la calle del Muelle tan valioso elementos de progreso que siempre representa vida para nuestra rica villa”, Fray Verás, 12 de noviembre de 1893, “Los vecinos de la calle del Muelle se quejan, y con razón sobrada, de ls molestias que les origina el humo que la máquina del ferrocarril de las obras del puerto les manda a los balcones. No estaría de más que el maquinista tenga esto en cuenta, con objeto de evitar, cuanto sea posible, dar salida al vapor en el trayecto que de la población tiene que recorrer”, Fray Verás, 26 de noviembre de 1893, “Esta semana han llegado a Castro en unión del ingeniero de la provincia, cuatro accionistas principales de las obras del puerto. El objeto de su visita no ha sido otro que el de inspeccionar los trabajos, de los cuales han salido muy satisfechos por su adelanto en tan corto tiempo. Para el 30 de los corrientes se proponen llegue la locomotora hasta Santa Ana para lo cual trabajan día y noche las brigadas de obreros”, Fray Verás, 26 de agosto de 1894..

⁷ Prada, Ilustración, julio de 1996.

Playa, para el transporte de los turistas o bañistas (...), que mediante un coche-jardinera arrastrado por un caballo percherón (...) hacía el servicio desde los jardines hasta la Rotonda”⁸.



2. PIEDRAS DE COTOLINO Y ARENA DE BRAZOMAR

Hace ya algunos años, el erudito Dacio Murguía escribía: “Podríamos decir que Cotolino es el padre y la playa la madre del Rompeolas: del primero se extraían las piedras y de la segunda la arena”⁹. Bonita y acertada descripción.

En unas obras del calibre y duración de las del puerto de Castro se necesitaron aportes continuados de materias primas. Cementos, cal y herrajes llegaron casi siempre a través de los barcos que se arrimaban al muelle sur de la vieja Dársena¹⁰ y aun pequeño cargadero montado en el muelle norte¹¹. Pero las piedras, junto con la arena, sin duda los materiales más voluminosos y más consumido, tanto para formar escolleras como para fabricar los bloques artificiales de hormigón, se extrajeron de las canteras de Cotolino, muy cerca de la desembocadura del río Brazomar¹²: “Aún hoy pueden apreciarse los barrancos artificiales de Cotolino, de donde se extraían la grava y las enormes piedras para escollera (...). En Cotolino trabajaban 3 o 4 barrenadores¹³, 4 o 5 peones para machacar y trocear la piedra y varios cargadores para cargar la piedra machacada, También había cuatro hombres permanentemente encargados del arreglo de las vías...”¹⁴

⁸ Prada, Ilustración, septiembre de 1996.

⁹ Murguía, Dacio, Historia del Rompeolas, Proel, nº. 7.

¹⁰ En este caso con una pequeña variante frente a épocas pasadas: “Han empezado las obras de arreglo del muelle de descarga y carga, dándose el declive hacia la parte exterior en lugar de a la dársena como hasta ahora se encontraba. La reforma quedará terminada en plazo corto”, Fray Verás, 3 de diciembre de 1893.

¹¹ “También va muy adelantado el puente de descarga sobre el muelle del Norte”, Fray Verás, 26 de agosto de 1894.

¹² A.M.C.U., leg. 1.700, exp. 5.

¹³ El trabajo de los barrenadores fue especialmente intenso entre los años 1915 y 1918, justo en el momento en que se ejecutaban las obras del morro del rompeolas y del contradique, y hasta tal punto que el Ayuntamiento denunció a la empresa concesionaria por estar llenando la playa de piedras como resultado de las explosiones. Buena parte de ella se estaba convirtiendo poco a poco en un auténtico pedregal.

¹⁴ Murguía, ob. Cit., Además de las piedras de Cotolino, se utilizaron en las obras todos los trozos de roca resultante del desmonte de los Cantos de Santa Ana, y en el caso del contramuelle buen parte de las piedras existentes al pie del Muelle de Ocharan Mazas, sacadas con una pluma móvil que se iba desplazando por el malecón.



La playa castreña proporcionó las miles de toneladas de arena que con ferocidad y año tras año se comieron las obras¹⁵. Hemos visto ya antes que el ferrocarril de las obras, desde las canteras de Cotolino atravesando la Playa, llegaba en su primera sección hasta las estribaciones del muelle de Eguilior. Precisamente en la zona playera tenía un pequeño ramal de desvío dedicado exclusivamente a las operaciones de cargas de arena.

No únicamente, pero en origen por estas obras ferroviarias, y también aprovechándose de ello, el Consistorio castreño poco a poco y durante bastantes años fue canalizando el lecho del río Brazomar y reestructurando urbanísticamente toda la Playa y fincas colindantes¹⁶.

3. TALLERES CENTRALES

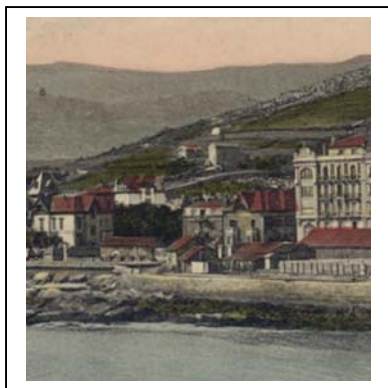
El corazón industrial y empresarial de la empresa constructora de Guillermo Pozzi se colocó enseguida en el ensanchado muelle de Eguilior, prolongándose en algunos barracones en el frente del paseo de los Jardines de la Barrera y en parte de la rotonda del muelle de Ocharan Mazas¹⁷, además de otra “barraca - almacén” de cestos erigida en el paseo de Los Jardines. Allí estaban los almacenes centrales y el importantísimo taller de los bloques de hormigón. Todos ellos separados de calles y edificios por empalizadas de madera y alambradas. Murguía, utilizando con habilidad los recursos de la historia oral, nos ha dejado una magnífica descripción de todo aquel inmenso “taller”:

“La locomotora con los vagones hacía su primera parada, salvo que hubiera cargado arena de la playa (mucho más ancha por aquel entonces, al no haber sido rellenada, ni erigidas las edificaciones modernas) en una báscula que se hallaba enfrente de donde actualmente se encuentra el Club Náutico. Lo único que se pesaba era la piedra para la escollera, no así la grava ni la arena, que pasaban

¹⁵ A.M.C.U., leg. 1.288, exp. 16, “Expediente sobre la desviación del río Brazomar y autorización concedida a la contrata del puerto para utilizar la arena existente entre la vía del ferrocarril a Cotolino y Murallón de servicio al puente de la Chinchapapa...”, año 1897. En el año 1901 se calcula que se podían llegar a sacar entre 400 y 400 vagonetas de arena por temporada, lo que llegó a asustar al Ayuntamiento, llegando a temer por la integridad futura de la playa, L. 49, Actas.

¹⁶ Julio Oberty, ingeniero de la empresa de Pozzi, recibió el encargo municipal de contruir el muro del río Brazomar y el relleno de los terrenos de la playa. Obras que acabó a comienzos del año 1914, A.M.C.U., l. 43, Actas, sesión del 16 de febrero de 1914. Un año más tarde Luis Saez Blanco empezó a realizar por orden municipal un proyecto para el aprovechamiento urbano de toda la zona de marismas de la playa, a la vez que el Ayuntamiento solicitaba los terrenos resultantes al Estado, A.M.C.U., L. 44, Actas sesión del 3 de marzo de 1915. Una Real Orden de 6 de marzo de 1917 aprobó finalmente el paso de las marismas a propiedad municipal.

¹⁷ “Parece ser que el Ayuntamiento ha concedido a la compañía de las obras del puerto, la licencia precisa para depositar materiales en el muelle de Ocharan Mazas. Por este camino la Villa va a quedar a disposición de una empresa particular, en perjuicio del vecindario, y sin que por tales complacencias se consiga, siquiera en vía de compensación, la más mínima ventaja...”, Fray Verás, 4 de marzo de 1894.



directamente al molino para hacer los bloques, almacenados en varias filas frente al Parque, hasta la báscula del Muellecillo.

En todo este trecho maniobraban dos grúas: “la María” corría por los raíles siempre en el mismo sentido, avanzando o reculando; “el Julián” elevaba los bloques para cambiarlos de sitio o para cargarlos en el carro que los llevaba a Santa Ana.

Había una tercera “pluma” en la dársena, para descargar los barcos que traían sacos de cemento;

esta máquina servía también para mezclar la arena con ese cemento.

Los bloques eran de tres categorías: los A pesaban 90 toneladas, necesitando dos locomotoras para su traslado; los B y C, más manejables, sólo necesitaban de una máquina.

Los bloques eran construidos en otoño e invierno y se colocaban en primavera y verano; aunque a veces el tiempo no permitía trabajar en la temporada invernal y otras el temporal impedía los trabajos de la época benigna.

Cuando las condiciones climatológicas lo permitían se trabajaba incluso los domingos (y no digamos los sábados) con una jornada de 10 horas y media, distribuidas de esta forma:

Entrada a las seis de la mañana hasta las ocho, a partir de esta hora se disponía de media para desayunar; de ocho y media a doce, con una hora para la comida, y de la una hasta las seis de la tarde”¹⁸.

4. TITÁN

“Una de las figuras representativas en las fotos del rompeolas de aquellos tiempos fue la grúa “Titán” que a lo largo de unos 18 años, entre los resoplidos de sus válvulas, presentó su alta y humeante silueta cerca del viejo conjunto monumental castreño”¹⁹. Razón tenía Prada cuando redactó estas líneas, pues una “imagen vale más que mil palabras”, y así durante dos, tres o más generaciones de castreños, y todavía en el recuerdo popular, el “Titán” gigantesco del rompeolas se convirtió en el símbolo más emblemático de las obras del puerto.

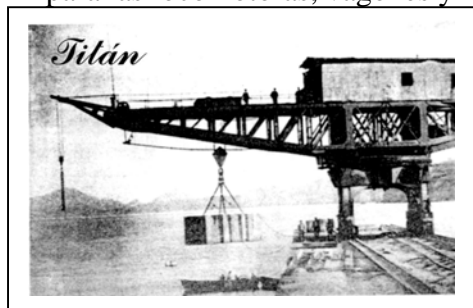
Titán era el nombre genérico que en toda la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX se utilizó para designar a las grúas de vapor y rodantes más potentes y poderosas. Eran las que se empleaban para mover cargas de enormes proporciones; por eso fueron ampliamente utilizadas en todo el mundo occidental en la construcción de diques y

¹⁸ Murguía, ob. cit., pp. 11 y 12. En el año 1924 el “Círculo de la Unión Mercantil e Industrial” de Castro Urdiales pedía al Ayuntamiento “(...) se gestionará (...) de los Señores Contratistas (...) **que el muelle denominado de los bloques sea reparado, cerrando la trinchera que para embarque de dichos bloques quedó abierta, toda vez que ya no hace servicio y en cambio perjudica uno de los mejores sitios de recreo y solaz esparcimiento de la población; los señores concejales acuerdan que se dirija comunicación al Ingeniero de la Compañía del Puerto don Julio Oberti, para que se proceda a ejecutar lo solicitado por el Presidente de la Junta Directiva del Círculo Mercantil e Industrial de esta Ciudad**”, A.M.C.U., L. 52, p. 128.

¹⁹ Prada, L. Rompeolas, Recuerdos y anécdotas en su Centenario (sin fecha de publicación).

muelles. Una vez más, de la pluma de D. Murguía nos ha quedado una preciosa relación del “Titán castreño” llegado desde Barcelona desmenuzado en numerosas piezas:

“EL TITÁN. Nombre de héroe mitológico y de sinfonía de Mahler recibía la enorme grúa que colocaba los bloques sobre la escollera. “El Titán” fue construido “in situ” para evitar su engorroso desplazamiento y eludir el cargadero de Castro-Alén. Discurría sobre cuatro raíles, en medio de los cuales había otro para las locomotoras, vagones y mesillas, que pasaban entre sus “patas”.



Al final de cada jornada el “Titán” para preservarle de los posibles ataques de la solas, “dormía” entre los dos peñones que daban obligado paso al inicio del Rompeolas. Y digo obligado porque al principio eran un solo peñón hasta que fue horadado y dividido, como mal menor, para conservar la ermita y su base.

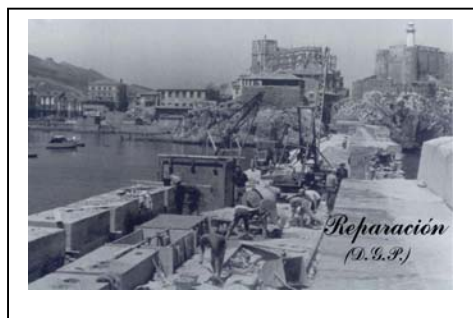
El “Titán”, cuya altura puede calcularse

teniendo en cuenta que la parte superior sobrepasaba el mirador de Santa Ana, actuaba así:

Primero se echaba abundante escollera en el fondo de la mar, luego dos filas de bloques (una sobre otra), después más escollera, acto seguido otra fila de bloques encima y por último otra vez escolleras.

Para comprobar si el material quedaba bien colocado había dos buzos y dos operarios (con otros tantos suplentes, para turnarse) que hacían girar continuamente las manivelas del aire, a fin de que respirasen los sumergidos.

Cuando el “Titán” acababa la operación indicada, se tendía un nuevo tramo de raíles para poder avanzar otro trecho y comenzar de nuevo el relleno”²⁰.



Son Muy pocas las referencias documentales al respecto, pero también sabemos que la empresa constructora utilizó para transportar las piedras de la base en la escollera un pequeño vaporcito, a modo de remolcador, y una barcaza. Al finalizar el año 1899, y al comentar la noticia del salvamento que en medio de un temporal tuvo que hacer una trainera del Gremio de pescadores, la prensa local señalaba: “Ayer, después del medio día, salió el vapor *Purita* de las obras del puerto

remolcando el gánguil que conducía piedra para soltarla en el mar en las boyas que demarcan el lugar en que ha de construirse el rompeolas del nuevo puerto...”²¹

²⁰ Murguía, ob. Cit., El periódico local *Fray Verás* daba cuenta en el mes de marzo de 1898 de que “ Se están verificando con gran actividad los trabajos para montar la grúa *Titan* sobre la explanada hecha en la roca de Santa Ana./ Esto nos hace creer, como se nos ha dicho, que para principios de mayo serán lanzados los primeros bloques que han de servir de muro exterior del puerto en construcción”, *Fray Verás*, 20 de marzo de 1898.

²¹ *La Unión Castreña*, 14 de diciembre de 1899, n°. 63.

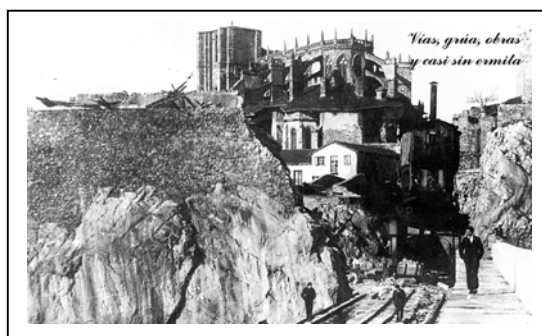
5. SANTA ANA: ERMITA Y ROMPEOLAS

Difícil resulta entender buena parte de la historia medieval de Castro Urdiales sin tener en cuenta a Santa Ana. Y sobre todo lo que se refiere a su puerto y vocación marinera. Tanto el culto a la Santa, como la construcción de una ermita a ella dedicada en el último de los peñones de sus monumentales rocas, son la clave explicativa del por qué del poderío naval que tuvieron los castreños en aquellas lejanas épocas: nos marcan la pista para comprender el origen atlántico de las técnicas navales utilizadas aquí, y, además, la ambición de los castreños por conquistar los Grandes Cantos para seguir creciendo como uno de los puertos más destacados y activos de todo el Cantábrico.

Desde entonces la ermita de Santa Ana se convirtió en uno de los emblemas y signos de identidad de la Villa, especialmente en la vertiente marinera y pescadora. Sin embargo, con la aprobación definitiva de las obras de mejora y ampliación del puerto al finalizar el siglo XIX la integridad de la venerable roca empezó seriamente a peligrar. Siguiendo las indicaciones del proyecto del rompeolas del ingeniero Riquelme, el Peñón de Santa Ana comenzó a dinamitarse en el año 1900. Y empezó en ese momento, como muy bien ha revivido J. Garay en una entrañable publicación²², una de las demostraciones, quizá la última, de castreñismo, entendido como concienciación popular de identidad y respeto a su historia y tradiciones heredadas de muchos siglos, más claras de la época contemporánea.

La disculpa par empezar a derribar la ermita, al parecer, descansaba en que la grúa Titán no podía funcionar y moverse a la perfección por el obstáculo físico del Peñón. Inmediatamente, comandado por don Roque Cerro, se levantó un enorme clamor popular: indignación, tenaz y dura oposición a la demolición de Santa Ana. Dio sus frutos la oposición de los castreños, pues contratista e ingenieros proyectistas tuvieron que ir variando sus planes para no crear un verdadero conflicto político e incluso un indudable problema de seguridad ciudadana.

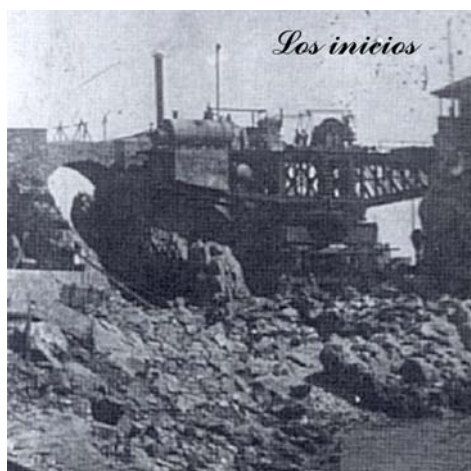
Pero de nuevo, unos años más tarde, en 1916²³ volvía a empezar el derribo; y, otra vez, estalló la oposición. Precisamente aquel fue el año en que el genial arquitecto Eladio Laredo redactó un espectacular proyecto para lograr la recuperación integral de la ermita, puentes sobre los cantos y todo el entorno de la iglesia de Santa María. Al final, como Santa Ana era para los castreños algo más que una vieja ermita, lograron, afortunadamente, ya no sólo la salvación de los restos, sino una recuperación completa de la misma. El ingeniero Manuel García de la Torre preparó el proyecto de reconstrucción, y con los fondos aportados por donaciones del vecindario y muy especialmente de castreños residentes en Argentina, las obras se hicieron e inauguraron en el año 1927: restauración de



²² Garay (97).

²³El Estado, por medio de la D. General de Obras públicas de Santander, expropió la ermita al Ayuntamiento en el año 1913, A.M.C.U., L. 42.

las paredes, nuevo tejado, capilla e imagen, escalera de piedra de acceso con barandilla de hierro desde la rampa varadero y colocación de miradores y asientos²⁴.



6. RAMPA-VARADERO DE SANTA ANA (“SAN GUILLÉN”), 1917 – 1919

Después de haber cedido a las presiones y admitido finalmente el acortamiento del rompeolas, pocos años más adelante, en 1917, la Administración realizó un segundo guiño a los pescadores castreños²⁵. Fue el resultado de las presiones, amparadas por el Ayuntamiento, de la Cofradía de Pescadores, tal como señalan en el mismo año las actas municipales del 19 de marzo: *“También se dio cuenta del escrito presentado por don Vicente Gainza Rocillo, Presidente del Gremio de Pescadores de esta localidad, denominado “Noble Cabildo de San Andrés”, manifestando que careciendo este puerto de un varadero donde poder retirar las embarcaciones para su limpieza, reparación, pintura y demás operaciones necesarias para su buena conservación y uso, sitiéndose cada día más la necesidad de construir un lugar adecuado para varadero, el Gremio de pescadores en reunión celebrada con todos sus asociados tiene acordado dirigirse a este Ayuntamiento en demanda de apoyo para sus aspiraciones a fin de evitar los grandísimos perjuicios que este estado de cosas ocasiona a la clase pescadora que es la más numerosa e importante de la población...”*²⁶

²⁴ Ibidem.

²⁵ En el año 1915 las actas municipales, a modo también de signo de mayor sensibilidad hacia el mundo pesquero, citan el proyecto de un pequeña obra: *“Acto seguido se dio lectura a la comunicación remitida por el Señor Ayudante Militar de Marina y Capitán del puerto de esta Ciudad, manifestando que a propuesta del mismo y con objeto de que pueda servir de garantía para la vida de los pescadores, S.M. el Rey (q. D.g.) se ha dignado disponer que con toda urgencia se proceda a la construcción de una Atalaya y Semáforo de señales en la “Punta del Rebanal” a cuyo efecto está incluido en presupuesto el crédito necesario, lo que participa a esta Alcaldía para su conocimiento...”*, A.M.C.U., L. 44, Actas, sesión del 24 de febrero de 1915. Fuera ya del entramado estrictamente portuario, pero beneficiando a muchos vecinos en el año 1919 se pensó en otra diminuta obra marítima: *“También se dio cuenta del escrito presentado por don Isidro Anglada, don Crispulo López y otroa muchos vecinos de esta localidad, manifestando que con el objeto de extraer algas y calocas que en esta época del año acercan los temporales en la costa par poder aprovecharlas como abono de sus huertas, solicitan que en el pedregal llamado de las cuevas y por cuenta del Ayuntamiento se construya una escalinata de piedra que de buen acceso a dicho pedregal..”*, L. 47, Actas, sesión del 12 de noviembre de 1919. Al final fue la Dirección General de Obras públicas quien sofragó la obra.

²⁶ A.M.C.U., L. 45, Actas, sesión celebrada el 19 de marzo de 1917.

Con una enorme celeridad las autoridades ministeriales respondieron positivamente a la demanda. La Dirección General de Obras públicas ordenó al Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros de la provincia de Santander que visitara los puertos del distrito, con el fin de que emitiera un informe sobre el estado de los servicios marítimos relacionados con la pesca. A la vista del mismo, la Dirección General mandó con fecha 30 de julio que la Jefatura provincial “remitiera a aquella Superioridad los proyectos de habilitación complementaria para los servicios de la industria pesquera de los puertos de Castro Urdiales, Laredo, Santoña, Colindres y Comillas”²⁷.

Muy rápidamente los datos que había que utilizar en los posibles proyectos de mejora de las infraestructuras pesqueras se enviaron a Madrid, quedando aprobados el 17 de agosto. En el caso de Castro Urdiales el proyecto aprobado comprendía:

“Construcción de una rampa varadero para embarcaciones pesqueras de 50 metros de ancho al lado del Peñón de Santa Ana con aparatos de elevación en la parte superior para el carenado de los pequeños vapores.

En la visita que hicimos a Castro Urdiales pudimos comprobar que el emplazamiento señalado para situar la rampa varadero era, de todo el puerto, el que reunía mejores condiciones para este fin, mas al tratar de encajar la rampa, teniendo ésta una anchura de 50,00 metros, y dándola una pendiente conveniente (hemos adoptado la de 1/10) nos encontramos con que, bien fuera la línea de máxima pendiente paralela al muro o normal al mismo, la esquina Oeste de la rampa dificultaría mucho el movimiento de los barcos que carguen mineral en el cargadero metálico de las minas de Castro Alen; por esta razón nos hemos visto obligados a reducir el ancho de la rampa a 30,00 metros.

Si la línea de máxima pendiente de la rampa fuera paralela al muro de muelle, para situar al pié de la rampa a un nivel próximo al de bajamar, sería necesario hacer dragados, siempre costosos, y más en este caso en el que peligraría la estabilidad del muro de muelle y la del machón del cargadero metálico antes citado, y además tendría el inconveniente de que en las horas próximas a la bajamar, el acceso a la rampa por las embarcaciones se vería dificultado por los barcos que estuviesen cargando mineral y por la pila o machón que sustenta el cargadero”²⁸.

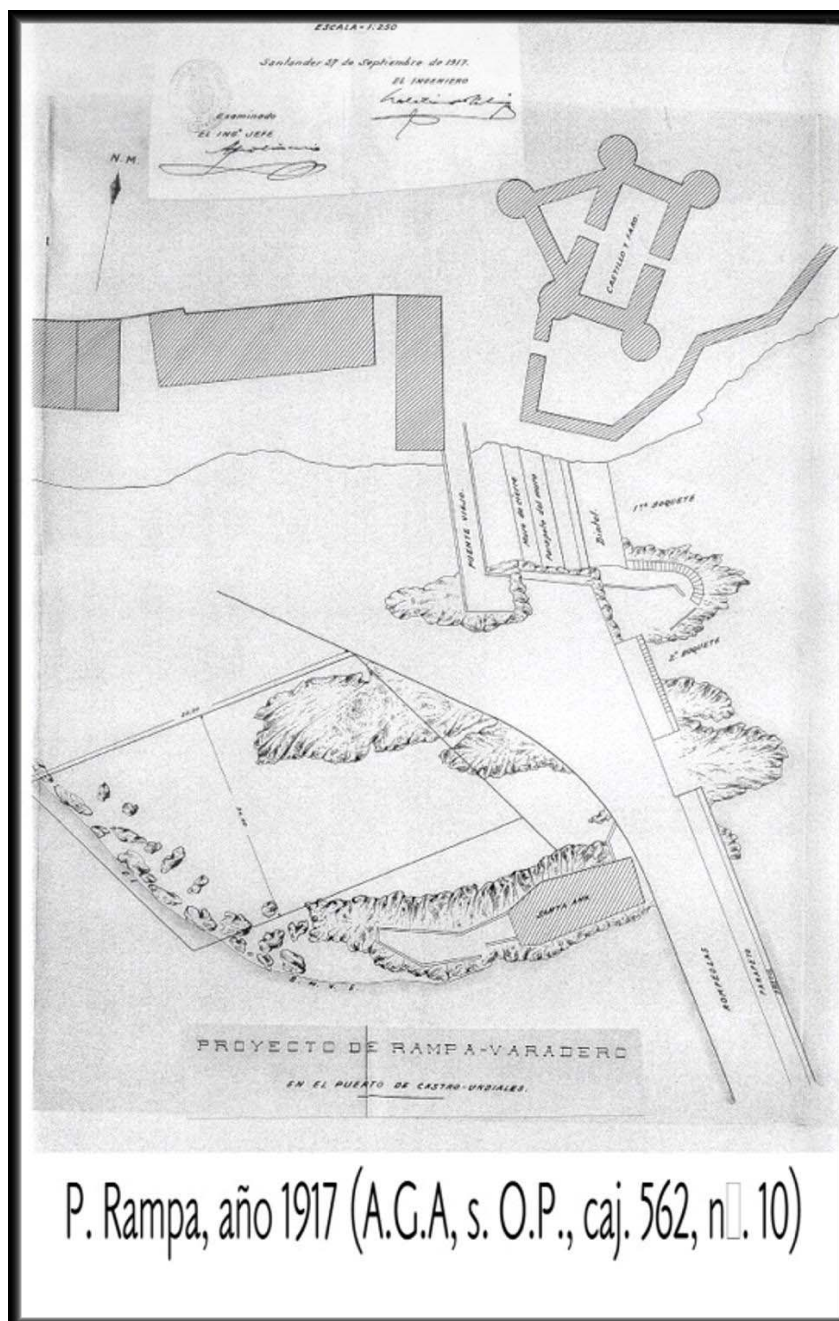
Se trata de la misma rampa todavía hoy existente en Castro junto a la ermita de Santa Ana, la denominada popularmente por los bañistas de época estival como *San Guillén*. Técnicamente la obra proyectada no parecía tener demasiadas dificultades:

“Por estas razones hemos adoptado una rampa que tenga la línea de máxima pendiente próximamente normal al muro del camino de servicio o sea paralela al peñón de Santa Ana. La rampa la proponemos con la planta en forma de paralelogramo no rectangular, para que la parte inferior se aproxime lo más posible a la línea general de la bajamar y la esquina Este no perjudique el movimiento de las embarcaciones.

²⁷ A.G.A., s. O.P., caja 562, nº. 10.

²⁸ Ibidem, “Proyecto de rampa-varadero en el puerto de Castro Urdiales”, 1917.

Como según el artículo 18 de la Ley de Puertos y el 48 del Reglamento para su ejecución, debe oírse a las autoridades de Marina antes de elevar el proyecto a la aprobación de la Superioridad, se ha cumplido esta prescripción y el Sr. Comandante de marina, haciendo suyo el informe del Ayudante de marina de Castro Urdiales, dice que “no encuentra nada que se oponga a dicha construcción” y estima “dicho varadero muy necesario a los pescadores que no disponen de lugar adecuado donde poder varar...”.



Justificada a juicio nuestro la situación de la rampa y las dimensiones generales de la misma, pasaremos a describir las dimensiones de los detalles y los materiales que proponemos para la construcción.

Los espesores de los muros y del solado de la rampa, se han fijado teniendo en cuenta que no resulten excesivos, pero también teniendo presente los adoptados en construcciones semejantes y que han dado excelente resultado.

Empelamos la mampostería ordinaria hidráulica para cimientos y muros, y la sillería recta con mortero hidráulico para coronaciones.

Para el relleno de la rampa proponemos el pedraplén en vez de la arena, pues, en la vaciante de la marea, suele esta ser arrastrada, lo que luego se traduce en asientos del pavimento.

Como las canteras inmediatas a la obra no tienen piedra que se preste a la extracción de adoquines, hemos prescindido del empleo de estos para la pavimentación de la rampa, que proponemos se construya con mampostería concertada hidráulica, con rejuntado hidráulico.

Proponemos un aparato elevador para las embarcaciones y también un norais de amarre por estar muy indicado el empleo de este último.

Los precios los hemos deducido teniendo presente los que hemos obtenido en las obras que se han hecho por administración y también los que han regido en destajos recientes que conocemos. Hemos preferido determinar los precios de este modo al de tener en cuenta los de obras construidas hace algún tiempo, por la enorme subida que recientemente han sufrido los precios de materiales, transportes y jornales.

El presupuesto de ejecución material de las obras asciende a 40.695,79 pesetas, lo que da un presupuesto por administración de 43.951,46 pesetas.

Como este proyecto se ha redactado con gran urgencia y teniendo en cuenta pocos datos, aunque se ha puesto mucho cuidado al hacerlo, adolece de deficiencias que esperamos dispensará la Superioridad”²⁹.

Definitivamente la Real orden de 10 de octubre de 1917 autorizaba el comienzo de la obra de la “*rampa varadero junto al peñón de Santa Ana en el puerto de Castro Urdiales*”³⁰. La rampa, para no entorpecer las maniobras en el colindante cargadero de San Guillén, no se hizo completa.

Muy pronto reaccionaron los pescadores castreños, pues, “*aún contando con esta rampa, resulta que los pescadores no tienen en todo el puerto espacio suficiente para poder varar sus embarcaciones. De aquí que hayan solicitado de la Dirección General de Obras públicas que se construyan las obras que incluimos en este proyecto (proyecto que se redacta en virtud de lo dispuesto por la Dirección General con fecha 11 del corriente)*”³¹.

Consiguieron los pescadores que en 1919 se ampliara la rampa con una nueva obra:

“El proyecto comprende dos partes: ampliación propiamente dicha de la rampa de Santa Ana y pavimentación de un terreno contiguo a ella.

Se proyecta ampliar la rampa hacia el Norte hasta encontrar al muro del Camino de servicio (camino ya construido que forma parte de las obras de mejora del puerto de Castro Urdiales que se están ejecutando por contrata).

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ A.G.A., s. O.P., caja 562, nº. 16.

No se amplía la rampa en toda su longitud sino sólo su parte alta (que es la parte verdaderamente utilizable para varar embarcaciones).

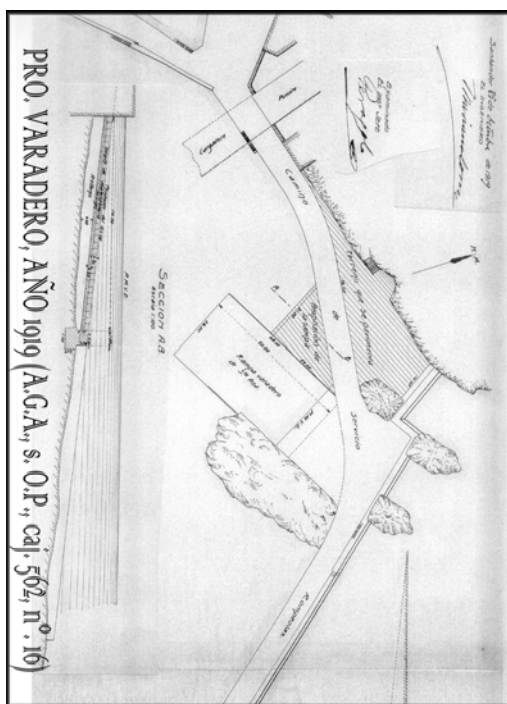
Esta ampliación se construirá en la misma forma que está construido el resto de la rampa. Su forma y dimensiones quedan perfectamente definidas en el plano general y sección transversal que se acompaña.

En las proximidades de la rampa de Santa Ana al Norte del Camino de servicio, existe un terreno horizontal que tiene la misma cota que este camino de servicio. Este terreno está sin pavimentar y su pavimentación no está concluida entre las obras que en el puerto se están ejecutando por contrata. Proyectamos pavimentarlo en igual forma que lo está el camino de servicio (es decir con una capa de hormigón de 0,20 de espesor).

Dispondrán así los pescadores de una zona en condiciones muy apropiadas para depositar embarcaciones durante el invierno o cuando tengan que hacer en ellas reparaciones de larga duración; y esta zona sirve así de complemento a la rampa varadero de Santa Ana.

Los precios que nos han servido de base para calcular el presupuesto se han determinado teniendo a la vista los que actualmente pagamos por las obras que con cargo al presupuesto de conservación de puertos se ejecutan en esta provincia. Claro es que los precios son mayores que los del proyecto aprobado para la rampa-varadero de Santa Ana (proyecto hecho en 1917).

El presupuesto total de ejecución por administración asciende a 16.667,03 pesetas³².



³² Ibidem, Memoria, Santander, 25 de octubre de 1919.



XII

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS: EL CIERRE DE LOS BOQUETES DE SANTA ANA (1894 – 1927)

Bien pudiera dar la impresión a un observador, con una fotografía de amplia panorámica fechada en los últimos meses de 1924, que las obras generales de mejora y ampliación del puerto de Castro Urdiales estaban ya finalmente concluidas. Vería perfectamente el imponente rompeolas con su elegante remate en el morro y también, acompañando a los viejos de la Dársena, los dos modernos muelles de atraque, el de Eguilior y el contramuelle con origen en el muelle-paseo de Ocharan Mazas. Y es que precisamente en el último día de julio de aquel año de 1924 las autoridades portuarias dieron por terminadas oficialmente las obras del rompeolas y contramuelle (también denominado contradique o nuevo muelle comercial). Sin embargo, las obras, tal como habían sido planificadas en los años ochenta del siglo anterior, no estaban aún terminadas. Nada más lejos de la realidad. Todavía quedaba por finalizar el tema técnicamente más difícil de resolver y en la práctica de atajar del puerto de Castro: el cierre de los *Boquetes de Santa Ana*.

La historia portuaria de estos boquetes era centenaria, muy antigua, pero a la vez llena de estrepitosos fracasos. Con la construcción del *Cay de Santa Ana* en el siglo XV se cerraron por primera vez los boquetes. Pero enseguida, cada vez que se presentaban temporales de gran intensidad, por otra parte algo bastante corriente en esta costa cantábrica, se abrían enormes agujeros. Así, las autoridades concejiles de Castro Urdiales mantuvieron hasta bien entrado el siglo XVII una lucha titánica por mantener en pie el muelle de Santa Ana y cerrados los boquetes. Al final, como ya sabemos, resultó una batalla perdida¹. Las razones del fracaso, encadenadas y por orden de importancia, podemos apuntar que claramente fueron dos: la enorme dificultad técnica que con los conocimientos de construcción de obras marítimas de la época existía para mantener cerrados los boquetes, y la dramática falta de fondos económicos del erario municipal para costear las continuas obras de reparación.

Desde las últimas décadas del siglo XVII se abandonaron definitivamente los boquetes a su suerte. Los orificios se fueron haciendo cada vez más grandes. La mar, sobre todo con “mal tiempo”, penetraba a su antojo, provocando que el fondeo de los barcos en la Concha fuese en muchas ocasiones sumamente peligroso. Pero con la llegada del siglo XIX de nuevo se retomará la idea del cierre de los boquetes; de forma que todos los proyectos de mejora portuaria, empezando por el de Mathé, dedicaron una buena parte de su memoria al intento de atajar aquel gran problema, el verdadero “talón de Aquiles” marítimo de Castro, con diferentes y posibles soluciones técnicas. En el año 1857 otra vez se hicieron obras para cerrar los boquetes, siguiendo el plan elaborado por el ingeniero Peñarredonda; pero, otra vez, el resultado fue un

¹ Ojeda San Miguel (2001).

estrepitoso fracaso, pues en muy poco tiempo la mar embravecida se enseñoreó de los peñones de Santa Ana.

A finales del siglo XIX, ya los hemos visto en capítulos anteriores, siguiendo el proyecto de Enrique Riquelme, se iniciaron las obras de mejora y del rompeolas, incluyendo también el cierre de los boquetes. Sin embargo, cuando en 1911 se daba por acabado el dique y se pensaba en los proyectos del morro final del rompeolas y en el del contradique, el Ingeniero Jefe de Santander recordaba en un informe oficial que era imprescindible realizar *“la obra necesaria para acabar de cerrar los boquetes de Santana que constituyen un peligro para el estribo del dique”*². Estaba claro: diques y muelles nuevos, pero aún faltaba resolver el problema más antiguo, y precisamente en la estratégica zona del arranque del gran rompeolas³.

1. PUENTES, PEÑONES Y CUATRO BOQUETES



Los castreños, con la intención clara de ampliar el espacio portuario, habían conquistado en los siglos medievales los grandes peñones que rodeaban a los playones de su primitivo puerto. El símbolo de aquel logro fue la construcción en el último de los cantos del templo de Santa Ana. Puentes, murallones y rocas sirvieron de paso, librando los huecos de los boquetes, para llegar hasta la ermita y Cay de Santa Ana, como si de saltar de una

peñas a otras se tratara. En muchas fotografías antiguas de los años ochenta del siglo XIX todavía puede muy bien apreciarse el complicado paso, aunque a la vez bella estampa, hasta la ermita: “Desde el Peñón del Castillo partía un puente (único, que se conserva en la actualidad) de estilo gótico hasta el primer peñón o Peñón del Puente (...). Desde aquí, una mole de piedra partía hacia el nordeste como cincuenta metros de largo, por donde se podía caminar por un pasillo o corredor. No formaba puente (...). Después, se encontraba el segundo y único puente (...). Desde la parte este del Peñón, que sostenía el segundo puente, otro murallón de piedra daba acceso a la ermita de Santa Ana, por un corredor...”⁴

Cantos, puentes y ermita, además de un auténtico emblema y seña de identidad, constituían la gran peculiaridad marítima de Castro. Todos los ingenieros proyectaron la construcción de un rompeolas para poder dar abrigo a la Concha y ampliar el área de fondeo, y todos hacían arrancar el dique desde las rocas de Santa Ana. Pero, precisamente asegurar

² A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 1.

³ Es cierto que los boquetes de los Peñones de Santa Ana fueron un gran problema; pero, como magníficamente escribía el prestigioso arquitecto E. Laredo en 1917, estos cantos fueron también básicos en los inicios de las obras del rompeolas: “Ellos han sido el abrigo y sostén de dichas obras cuando los grandes temporales barrían todo el rompeolas. La grúa Titán si todavía hoy se conserva es debido al abrigo que estas rocas como madre cariñosa le han prestado pues de no haber existido es indudable que los desperfectos que la hubieran causado serían grandísimos, haciéndola desaparecer para estas fechas”, A.M.C.U., Proyecto de reforma del Peñón de Santa Ana, leg. 2322-3, año 1917.

⁴ Garay(97), pp. 9 y 10.

aquella retaguardia cerrando los boquetes hasta conseguir que los peñones adquirieran forma de monolito y auténtica consistencia de dique seguro, se convirtió en el problema más difícil de resolver: muy complicado de diseñar y mucho más de llevar en términos reales a la práctica.

Utilizando la terminología de los ingenieros, cuatro, numerados del 1 al 4, eran los boquetes de Santa Ana entre peñón y peñón. El número 1 correspondía al que estaba debajo del primer puente, el mismo que hoy todavía se mantiene en pie. Entre las rocas que soportaban el desaparecido segundo puente estaba el boquete número 2. Y, algo más pequeños, aunque también muy peligrosos, el número 2 y 3 debajo del murallón final que daba acceso a la ermita de Santa Ana.

2. BOQUETE NÚMERO 1

Con arreglo a los planes de actuación diseñados por los ingenieros provinciales, en el mes de octubre de 1894 se empezó ya a trabajar en el cierre del boquete número 1. La obra finalizó en enero de 1903 con un importe de 26.691,63 pesetas: casi el doble de lo presupuestado inicialmente⁵. Sin embargo, muy pronto, incluso sin finalizar oficialmente la primera obra, este primer y gran boquete comenzó a sufrir grandes y graves daños.

Antes de 1903, en plenos trabajos de cierre, sufrió los efectos de dos grandes temporales. En el primero de ellos se hizo una reparación, a modo de solución de urgente choque, colocando como refuerzo un cordón de sillería recta al final de la rampa. En la segunda avería se produjo una gran rotura, que hubo rápidamente que tapar en el encachado⁶.

Nuevas y graves roturas en el recién cerrado boquete número 1 se volvieron a producir en los temporales de 1905, 1910 y 1911. El último *“fue de gran violencia causando grandes destrozos. En mayo de 1912 se empezó la reparación general que duró hasta octubre del mismo año”*⁷.



Pero, lo peor aún estaba por llegar:

“En los temporales de 1912 y 1913 se causa una nueva rotura que es reconocida con detenimiento en marzo de 1913, y durante este verano se ejecuta la reparación (...).

En la noche del 29 de diciembre de 1913 ocurre una nueva avería que pone en peligro la vía del Titán y que de continuar el temporal hubiera puesto en comunicación el lado exterior del boquete con el interior de la dársena. En octubre de 1914, ante el temor de que quede cortado el camino de servicio, se procede a la inmediata reparación rellenando las socavaciones, cuya cubicación aparece en la

⁵ A.G.A, s. O.P., caja 565, nº. 39.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

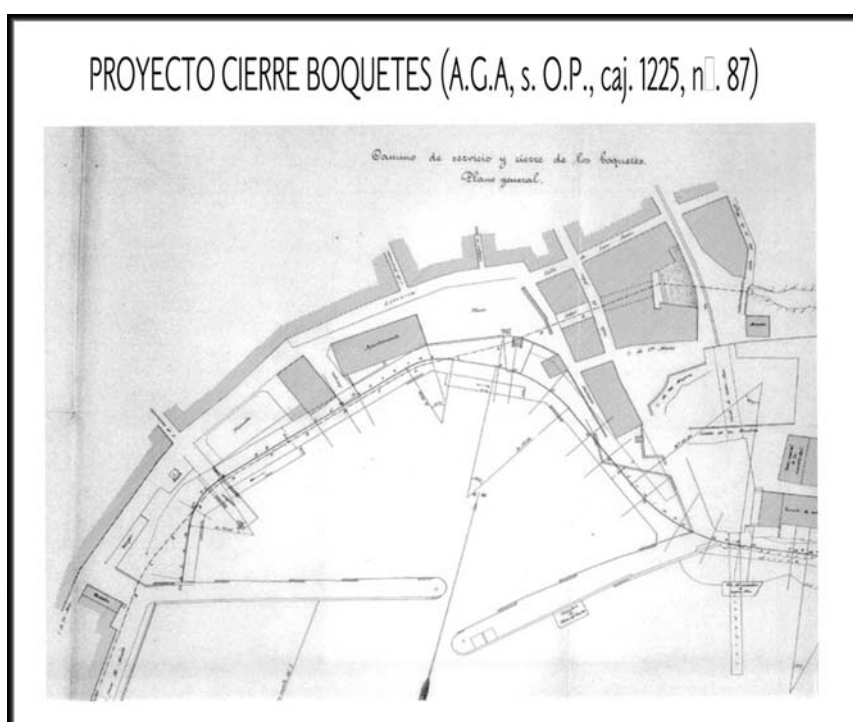
nota del Ayudante, al mismo tiempo que se valora la obra acabada de ejecutar en 24 de abril del mismo año a causa del temporal del día 15 del citado mes”⁸.

Una relación de documentos archivados en la Jefatura de Obras públicas de Santander todavía nos brinda más detalles sobre la endeblez del cierre:

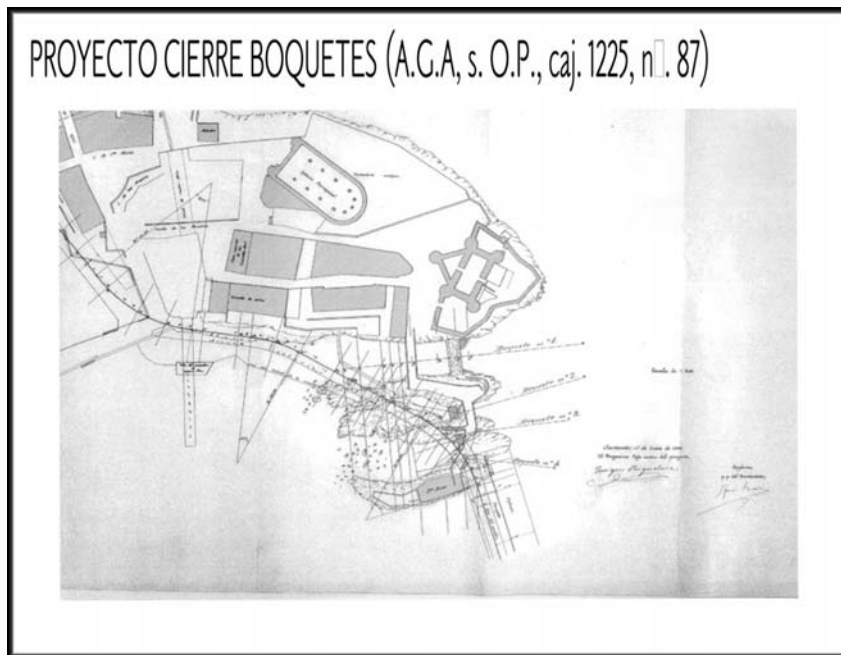
“En cartas del Ayudante al Ingeniero encargado se hace referencia a que en los temporales ocurridos en noviembre del año 1914 se ha roto el cimientó del muro, dejando este colgado en cinco metros.

En carta de 8 de enero de 1915 se da cuenta de un nuevo temporal que ha desprendido la mayor parte del muro, aunque no ha roto el pedraplén del camino de servicio.

En cartas de 13 y 18 del mismo mes insiste en la necesidad de una pronta reparación y acompaña gráficos del estado ruinoso de la obra.



⁸ Ibidem.



En el mes de septiembre se empieza a trabajar nuevamente en el boquete con el buzo para arreglar la escollera y dar principio a la ejecución del nuevo proyecto reformado del que nos ocuparemos más adelante”⁹.

Mediaba ya la década de 1920 y el problema del cierre del boquete seguían sin solucionar del todo:

“Hasta el primero de enero de 1901 se arrojó según consta en los libros oficiales 3.881.934 metros cúbicos; pero como quiera que las constantes marejadas a que antes hacemos referencia y que se producían en aquella parte de la obra situada frente al boquete número 1 (hoy día sin haberse podido cerrar después de siete intentos y otras tantas reparaciones) no se llegaba a formar el pedraplén, se acordó hacer el cierre del boquete construyendo el muro que se indica en los perfiles transversales y una vez ejecutada la obra empezar a arrojar escollera, tomando previamente los perfiles transversales”¹⁰.

3. BOQUETES NÚMEROS 2, 3 Y 4

Si en el anterior boquete los cambios de fisonomía fueron provocados por las obras y el empuje enfurecido de la mar, en los otros orificios hubo algo más:

“Podemos decir que además de las voladuras de roca que fue preciso ejecutar para el paso de la Titán, también el mar se encargó de ejecutar su labor. Como prueba de

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

ello diremos que el gran montículo de roca que avanzando hacia el mar y separando los boquetes 2 y 3 figura en el plano primitivo, desapareció como por encanto, así como el puente antiguo que entre ellos existía de un solo golpe de mar en un fuerte temporal.

Después de ello no ha de extrañarnos que en algunas partes anteriores a los boquetes, en donde se proyectó arrojar tres o cuatro bloques, fuera preciso echar treinta o cuarenta, y gracias a su excesivo número, se pudo conseguir la defensa de la obra, a la que no se hubiera llegado nunca al tratar solamente de ir reponiendo uno por uno, los bloques llevados por los temporales”¹¹.

3. 1. NÚMERO 3

Todavía no habían llegado de Barcelona las piezas para montar la grúa Titán, cuando ya se empezó a cerrar el boquete número 3. Sin la ayuda del gigante mecánico,

“Primeramente se empezó a colocar los moldes para ejecutar en su sitio y entre la roca en su parte inferior, dos bloques que tapasen la parte baja del boquete. Cuando ya se tenía construido uno y parte del segundo, un temporal ocurrido en julio de 1899, destruyó toda la obra ejecutada. Hubo que desistir de este procedimiento y entonces se perforó la roca en su parte alta, se colocó un plano inclinado y por ella se lanzaron veintitrés bloques valiéndose para esta operación de un carretón. Con la defensa de estos bloques donde rompía el mar y al amparo de ellos debajo del antiguo muro colgado que allí existí y existe - sobre el que descansa el actual parapeto-, se colocaron sacos de hormigón portland con un volumen de 11.000 metros cúbicos, empezándose a construir mampostería hidráulica entre dicho muro de sacos y los bloques por la parte del mar y de ellos al interior de la dársena con un espesor de dos metros.

Se creyó cerrado el boquete y entonces para un mayor refuerzo y poder pasar la Titán hacia el rompeolas, se construyó un puente de arco apoyándose en los sacos, arco que luego se rellenó.

Se empezaron los trabajos de éste y cuando menos se pensaba un fuerte temporal se llevó la mampostería y los sacos de hormigón a que antes hacemos referencia, pero sin llevarse los bloques, aunque éstos sufrieron algunos cambios y roturas”¹².

Sin embargo, se respondió con gran celeridad:

“Ya tenemos de nuevo comunicado el mar con el interior de la dársena y entonces se construyó un muro de dos metros de espesor en la parte que linda con el actual varadero y dejando un hueco de 0,80 por 0,80 metros de donde partía hacia el mar la conducción o alcantarilla que tenemos al pie de la ermita donde existe un respiradero que expulsa el aire que penetra en dicha galería. La cubierta de dicha galería está formada en su parte de menos luz, con carriles distanciados 0,40 metros entre ejes y encima construida la mampostería. En la

¹¹ Ibidem.

¹² Ibidem.

parte más ancha donde hay más separación entre las rocas se cambiaron los carriles por vigas de hierro de gran resistencia, empleándose en total 2.864,143 Kgs.

Durante el tiempo que duró la construcción de esta reparación, que fue la definitiva hoy existente, se comenzó el parapeto en el rompeolas, llegando su construcción hasta el extremo del boquete número 2 y ejecutándose al mismo tiempo el cierre del boquete número 4 del que ahora nos ocuparemos”¹³.

3. 2. NÚMERO 4

El cierre del boquete número 4 fue el que menos problemas ocasionó:

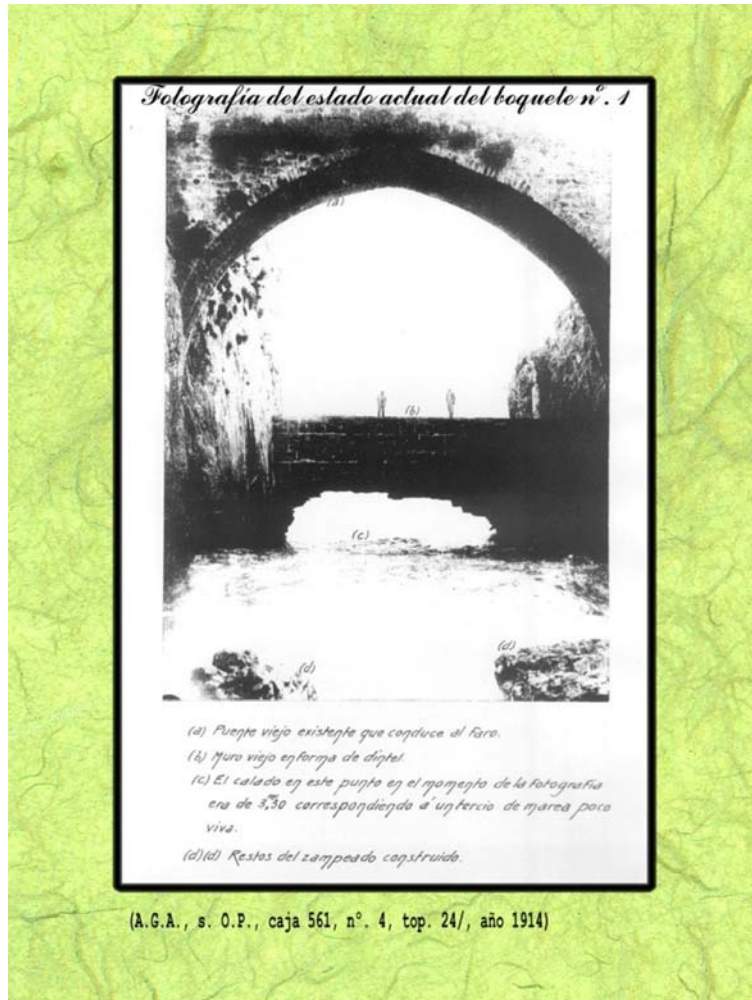
“Este boquete se cerró de una vez definitivamente, esto es, no ocurrió en él avería ninguna.

Su cierre se efectuó colocando entre las rocas y por la parte anterior al antiguo muro, bloques a soga y tizón, defendidos por un gran número de ellos que se arrojaron por la parte Norte y cuyo número consta en los libros oficiales. Encima de los bloques colocados a soga se construyó un macizo de mampostería de sección triangular como enlace entre bloques y cuerpo del antiguo muro. Por la parte interior hacia la dársena se rellenó con escollera, colocándose encima el pavimento del andén continuación del rompeolas”¹⁴.



¹³Ibidem.

¹⁴Ibidem.



3. 3. NÚMERO 2

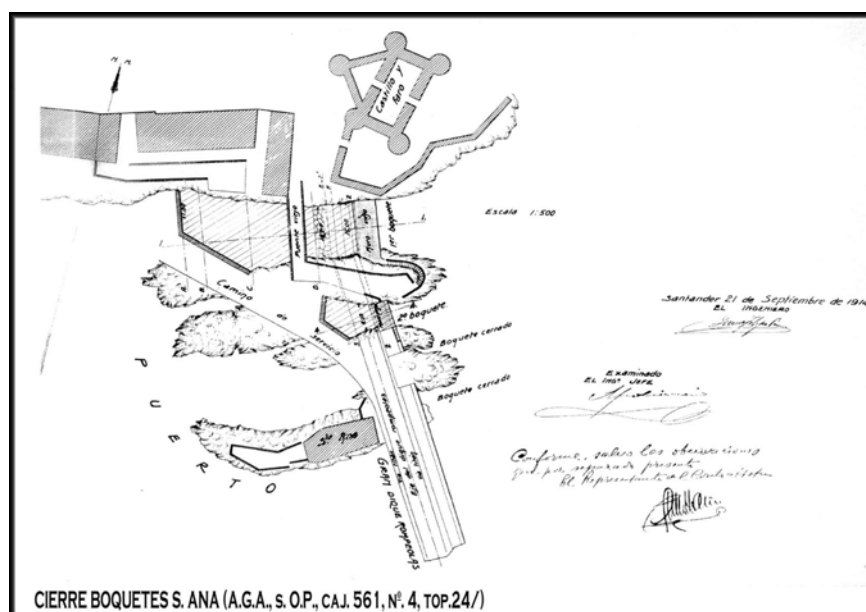
Mucho más difícil de atajar era el boquete número 2:

“No tiene la misma suerte el boquete número 2 que fue reparado varias veces, tantas como averías causó el mar por deficiencia en el proyecto de cierre, toda vez que ya el mismo autor (Riquelme) decía en su memoria que eran cierres provisionales y defectuosos.

Como entre las rocas de los otros boquetes, existía un antiguo muro y debajo de él se colocaron bloques, llenándose los espacios que entre ellos y las rocas quedaban, con mampostería hidráulica según se indica en los planos. En la parte interior de las rocas se construyeron, cimentándose directamente sobre ellas, los muros que aparecen en los planos como primera solución, coronados por un pequeño pretil de sillería análogo al proyectado para el boquete número 1.

Un fuerte temporal que hacía saltar el mar por encima del antiguo muro, arrastró el bloque hacia el interior del espacio limitado por los muros y entonces se acordó arrojar en este mismo lugar otros dos bloques rellenando con escollera los espacios libres entre ellos.

Se tenía el temor de que no colocando bloques de defensa delante de este boquete pudiera llegar a romperse como ocurrió con el número 3 y entonces y en previsión de que también habrían de colocarse en el número 1 que ya había

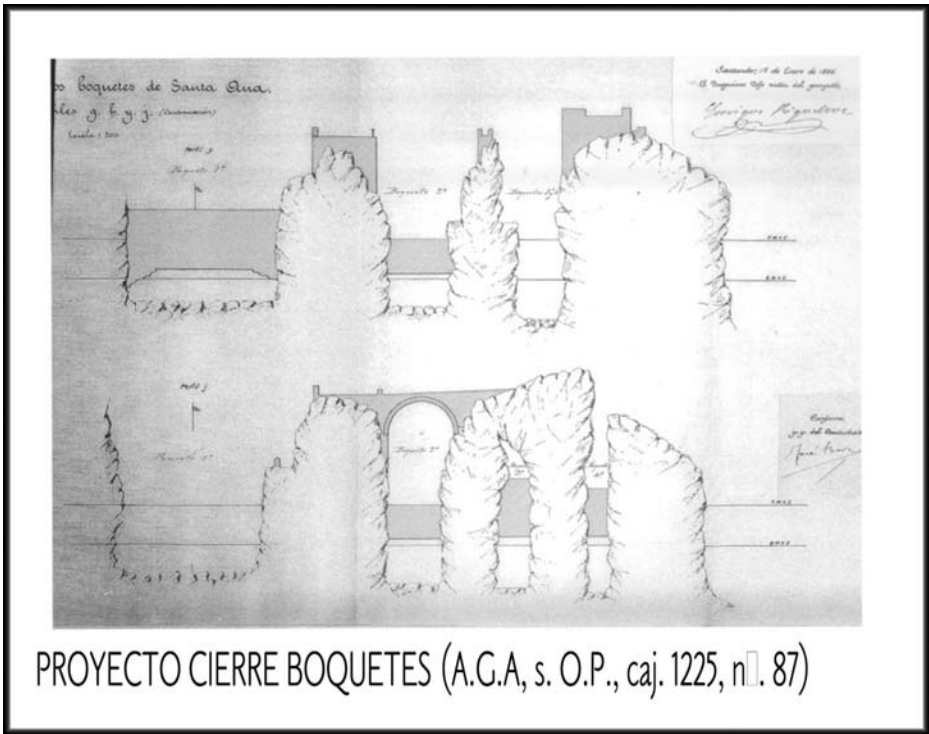
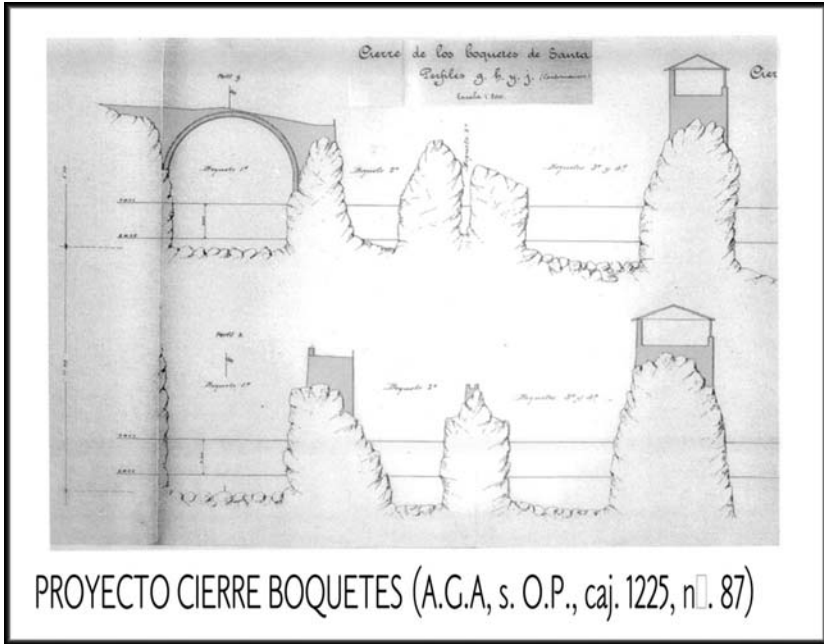


sufrido diversas averías, se ordenó retroceder con la Titán hacia la peña del faro. Dos operaciones preliminares era preciso realizar: primeramente construir unos muros que posteriormente habría que ejecutar para el paso de la Titán por encima de dicho boquete número 2, y segundo volar la roca que le separaba del número 1.

Se construyen dichos muros, se maciza con mampostería hidráulica uno de los espacios entre muros y el otro con pedraplén, se rehace el antiguo pretil y se ejecuta el pavimento prolongación del rompeolas y en forma análoga, quedando cerrado definitivamente.

Aunque para esta última obra había un proyecto de cierre independiente, juntamente con el número 1, no se pudo construir como estaba proyectado por la dificultad de encajar los bloques en dicho espacio interior, que como decimos se construyó con mampostería aprovechándose todos los bloques que en el proyecto figuraban para tirarlos como defensa de dicho boquete”¹⁵.

¹⁵Ibidem.



4. PROYECTO INTEGRAL DE CIERRE: 1914

Como hemos venido viendo, el cierre de los boquetes era, sin ninguna duda, la gran asignatura pendiente de los ingenieros y del propio puerto de Castro Urdiales. En un informe de la Jefatura de Obras públicas de Santander fechado en 1914 se recordaba que:

“De las obras de mejora del puerto de Castro-Urdiales que vienen ejecutándose por contrata desde hace veintiún años, la parte más importante la constituye el gran dique rompeolas de 550 metros de longitud, cuya construcción toca ya a su término. Indudablemente, debido al acierto del ingeniero Jefe autor de su proyecto D. Enrique Riquelme, y creo también, que por el esmero de la ejecución por parte del Contratista y de su ingeniero Sr. Oberty, así como por la celosa inspección que se ha venido ejerciendo por el personal de este jefatura, la construcción del citado dique rompeolas, ha tenido hasta ahora un éxito completo, sin que hayan ocurrido los accidentes desagradables que tuvieron lugar en otros puertos también exteriores situados en el mar Cantábrico. Sin embargo, al parecer, el éxito no ha sido completo en lo que se refiere al arranque, o por decirlo así, al estribo del citado rompeolas. He dicho al parecer, por que el ingeniero Sr. Riquelme, al redactar el proyecto general reformado, fecha 15 de abril de 1895 que es el vigente, salvo el acortamiento del citado dique y otras reformas aprobadas recientemente por la Superioridad, ya indicó la necesidad de cerrar en lo sucesivo de una manera definitiva el boquete 1º de las peñas de Santa Ana, aunque por el pronto solo proyectó la obra necesaria para evitar que entrara en el cuerpo propiamente dicho de las olas, aunque dejando pasar los salpicones y rociación de las mismas, valiéndose para ello de un gran plano o zampeado inclinado de fábrica asegurado en su pié por un fuerte muro.

En el llamado boquete número 1 que es el más importante y de una anchura media de 15,50 metros, se construyó muchos años antes de que se redactara el proyecto primitivo, un muro revestido de sillería y construido con gran solidez y 5,30 metros de espesor en la coronación, que por efecto de las olas, fue socavado en su base, sosteniéndose gracias a las condiciones admirables del mortero de cemento que fue empleado en su construcción. Dicho muro se sostenía, sin embargo, formando un gran dintel por debajo del cual penetraba el mar como puede deducirse del plano hoja número 6 antes citado.

En ese estado el muro viejo, fue proyectada y ejecutada la obra que antes indicamos, la cual ha resistido más de doce años, hasta que en los temporales de 1910 y 1911, fueron destruidas las obras casi en su totalidad, y al comprender el Ingeniero encargado en el otoño de 1912, que existía peligro inmediato de que al primer temporal se abriera una brecha que cortara por completo el camino de acceso al dique, o mejor dicho, que aislara a éste de tierra, ordenó al Contratista que ejecutara inmediatamente un zampeado de mampostería ordinaria hidráulica, en sustitución o como reparación del que había sido destruido. En vista de ello, ya tuve el honor de dar cuenta de los ocurrido a la Dirección General, con fecha 26 de octubre de 1912, haciendo una valoración aproximada de esta obra de reparación, que ascendía solamente a 2.595 pesetas, y la cual vuelve a ser atacada y destruida por los temporales, dando lugar a la convicción de que es necesario el cerrar aquel boquete de un modo definitivo.

Como manifiesta el Ingeniero y como también se observa en los citados planos del proyecto del año 1895, en el segundo boquete también existía un muro viejo socavado, por debajo del cual pasaba el agua, pero fue recalzado después de haber construido una protección de bloques artificiales. También fue recreado como indica el citado Ingeniero, pero existe un hoyo en el interior que hay necesidad de rellenar con fábrica con la resistencia necesaria para resistir el

*peso del Titán que tiene que pasar imprescindiblemente por aquel punto para conducirla al primer boquete*¹⁶.

Estaba claro: los mayores “rompedores de cabeza” venían de los boquetes 1 y 2. Con las someras recomendaciones dadas por Riquelme y los arreglos hechos “sobre la marcha” cada vez que había temporal no se conseguía nada. Por eso ya en el año 1912 el Ministerio autorizó a la Jefatura de Santander a realizar un proyecto exclusivamente enfocado al cierre de los boquetes, independiente del resto de las obras portuarias, para ver si así se acababa de una vez por todas con este enquistado problema.

Para finales del mes de septiembre de 1914 ya estaba en Madrid toda la documentación: el proyecto de cierre, los informes particulares del Ingeniero Jefe y las observaciones de la contrata dando su opinión sobre las obras. El 21 de enero de 1915 una Real orden mandaba realizar ya la obra del cierre, acompañada por el dictamen del Consejo de Obras públicas. Al poco tiempo comenzaron las obras, no sin antes haber conseguido Pozzi una prórroga para la ejecución hasta el año 1919.

4. 1. PROYECTO DE LUCIO FELIPE PÉREZ (21 DE SEPTIEMBRE DE 1914)

Lucio Felipe Pérez, el mismo que elaboró los proyectos del morro del rompeolas y contradique, fue en ingeniero encargado por la Jefatura de Obras públicas de la provincia de Santander para diseñar el proyecto de cierre de los boquetes de Santa Ana. Utilizó, además de los numerosos estudios que directamente sobre las grandes rocas hizo personalmente, el primitivo proyecto de rompeolas de Riquelme y el informe que en el año 1904 realizó el entonces famoso ingeniero-inspector del Ministerio Juan de Ezcurdia sobre el “El Plan de Puertos de la Zona Norte”.

Para las obras del cierre del boquete número 1 Pérez proponía en su proyecto firmado el 21 de septiembre de 1914:

“Se empieza por enrasar el suelo con escollera menuda, operación análoga a la que hace el buzo en el basamento de escollera en su coronación.

Una vez enrasada se coloca con la grúa Titán dos filas de bloques de defensa del modelo de los que se han empleado en el dique rompeolas y al abrigo de los mismos, procederá el buzo a la construcción del muro de sacos de hormigón que en el dibujo se detalla y cuya línea de enrase en la coronación es de 5,00 metros de espesor con taludes de 1 y 2. Se adosará a este muro otro de pedraplén que se enrasará a la misma altura que el anterior, y encima envolviendo a los dos se pondrá una tortada de hormigón de 0,50 metros de espesor que servirá de losa de erección para levantar el muro de bloques de hormigón análogamente a como se ha construido el dique rompeolas en los 550 metros de longitud. El cuerpo del muro, así como el parapeto y el pretil es el mismo tipo del dique rompeolas y habiendo éste dado un resultado tan magnífico que no se ha producido ninguna

¹⁶A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4.

avería en todo el tiempo de su construcción, siendo tal vez la única obra que en el mar Cantábrico se ha construido con tan gran éxito”¹⁷.

Sobre el boquete número 2 señalaba el ingeniero:

“Al ejecutar la obra hubo necesidad de demoler el puente que unía el mirador de Santa Ana con las rocas de los boquetes segundo y tercero, con lo cual se dejó el camino de servicio descubierto a la acción del mar en el espacio comprendido entre los boquetes segundo y tercero y al abrigo de los bloques que se pusieron al exterior como se indica en el perfil de la hoja segunda se construyó el macizo de hormigón no adosado sino debajo del muro viejo volviendo a reconstruirlo de este modo. Desde luego se observó que no era posible dejar el camino de servicio sujeto a los embates del mar y hubo necesidad de elevar la rasante del muro viejo hasta la del camino de servicio, y como además la grúa Titán se retiraba después de la campaña de verano al abrigo de las rocas del promontorio de Santa Ana, pronto se comprendió que había necesidad de prolongar el parapeto general del dique rompeolas no solamente para defender la grúa, sino para que quedase el acceso franco en todo tiempo al dique rompeolas. Así se hizo en la parte señalada con tinta negra en la hoja 1ª, no terminándose de cerrar como se propone ahora la totalidad del espacio, porque se observó algún movimiento de los bloques que se pusieron para Titán era indispensable dejar abierto parte del espacio para que pasase la pluma.

Entre la coronación del muro viejo hasta la rasante del camino de servicio y éste, ha quedado un pozo de 7,10 metros de profundidad que es necesario rellenar (...) con bloques de hormigón (...) y rellenar los espacios irregulares con mampostería hidráulica...”¹⁸

4. 2. INFORME DEL INGENIERO JEFE, RAFAEL APOLINARIO (29 DE SEPTIEMBRE DE 1914)

En el informe preceptivo mandado a Madrid por el Ingeniero Jefe básicamente se estaba de acuerdo con el plan de actuación propuesto por Lucio Felipe Pérez, pero introduciendo algunas matizaciones. Decía, al referirse al boquete número 1:

“En la hoja 2ª de los planos del adjunto proyecto, se representa la sección tipo que se propone para este primer boquete, así como también el estado actual del muro viejo del que antes nos hemos ocupado, el cual va perdiendo uno a uno los sillares que le arrebató el temporal, pero conservando todavía la forma de puente o dintel. Creo que está bien estudiada la sección tipo, y que no debe suprimirse por una economía que entiendo estaría mal entendida, el macizo de sacos de hormigón que se propone y que considero necesario dada la enorme rompiente en aquel punto, y cuya clase de material se acaba de emplear con buen éxito en el morro del contradique con arreglo al proyecto aprobado. Creo también necesaria la protección exterior de bloques que se propone. Únicamente debo advertir, que no

¹⁷Ibidem, Memoria, 1914.

¹⁸Ibidem.

encuentro tan acertado que los bloques del cuerpo del muro, insistan sobre dos clases de fábricas de asiento diferente, como son los referidos sacos de hormigón al exterior y la escollera al interior; pero creo puede aceptarse siempre que la escollera no se eche en forma perdida, sino que se concierte bloque por bloque para evitar un asiento que podría ser perjudicial a la obra, lo que ya se advertirá a la contrata. Veo también que el muro viejo va a impedir que el Titán pueda hacer descender en sentido vertical los bloques exteriores de protección, pero entiendo que no hay inconveniente en acabar de destruir con barrenos el citado muro viejo, pues ya de nada sirve para cerrar aquella brecha, si bien habrá que tener la precaución de retirar el material desplomado, bien directamente o esperando a que se lo lleve un temporal algo fuerte, para que los mencionados bloques artificiales, se puedan asentar directamente y en buenas condiciones sobre el terreno natural.

En los perfiles 2 y 3 de la misma hoja de planos, se aprecia el desmonte que hay que hacer en el peñón contiguo para poder instalar en él y pasar el Titán que ha de colocar los bloques artificiales y los grandes sacos de hormigón. A dicho desmonte se le da la anchura de 7,50 metros que es la necesaria para el paso del Titán. Terminado el muro de cierre se construirá un pedraplén hasta enrasar y unir el camino de servicio”¹⁹.

Con el plan de actuación del segundo boquete estaba completamente de acuerdo con el ingeniero redactor. Y acababa señalando que: *“El presupuesto de ejecución material de las obras del adjunto proyecto, asciende a 94.431,89 pesetas y el de la contrata a 108.596,67 pesetas, y por todo lo expuesto creo que merece ser aprobado por la Superioridad”²⁰.*

4. 3. OBSERVACIONES DE LA CONTRATA, JULIO OBERTY (14 DE OCTUBRE DE 1914)

Guillermo Pozzi, cabeza visible de la contrata, envió con fecha de 14 de octubre de 1914 a Madrid una serie de observaciones redactadas por su ingeniero Julio Oberty²¹. Eran algunos “peros” al proyecto de L.F. Pérez. Y empezaba haciendo una “historia” del problema de los boquetes, no sin antes vanagloriarse en que sus conocimientos eran el fruto de los muchos años que ya llevaba trabajando en el puerto de Castro Urdiales:

“Se trata principalmente de cerrar el boquete de unos 18 metros de anchura, que dejan entre si las llamadas Peñas de Santa Ana, de las que arranca el rompeolas construido, por el cual penetraban libremente en otro tiempo las olas, en el espacio abrigado del antiguo fondeadero; siendo imponente el ímpetu con que el mar invade normalmente el estrechamiento de que se trata, en los grandes temporales del Cantábrico.

Obra ha sido esta, con razón, siempre considerada de absoluta necesidad; antes para el resguardo de la pequeña dársena y hoy para la defensa del nuevo puerto y del camino de servicio del rompeolas que a sus inmediaciones pasa; pero a la cual,

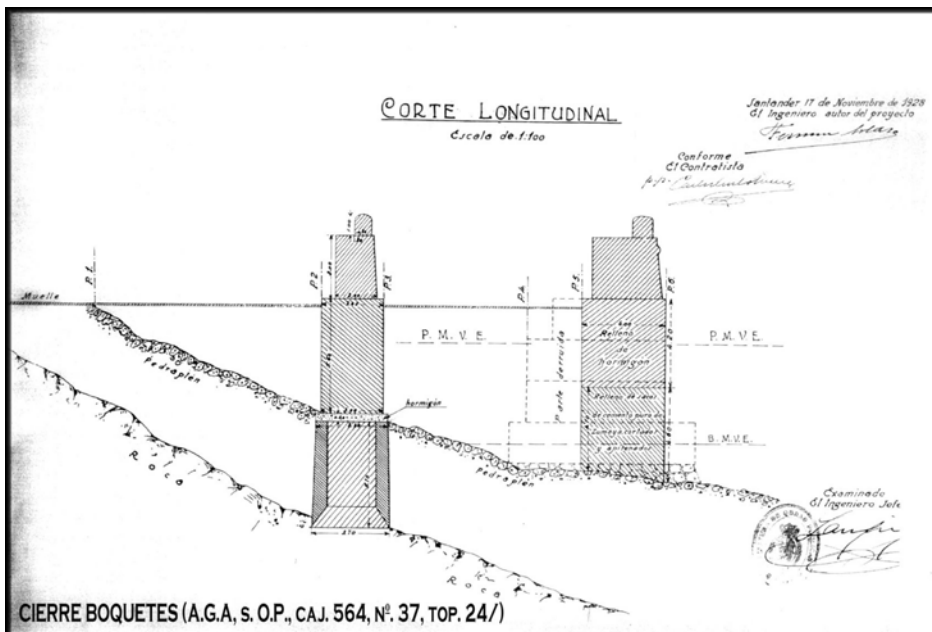
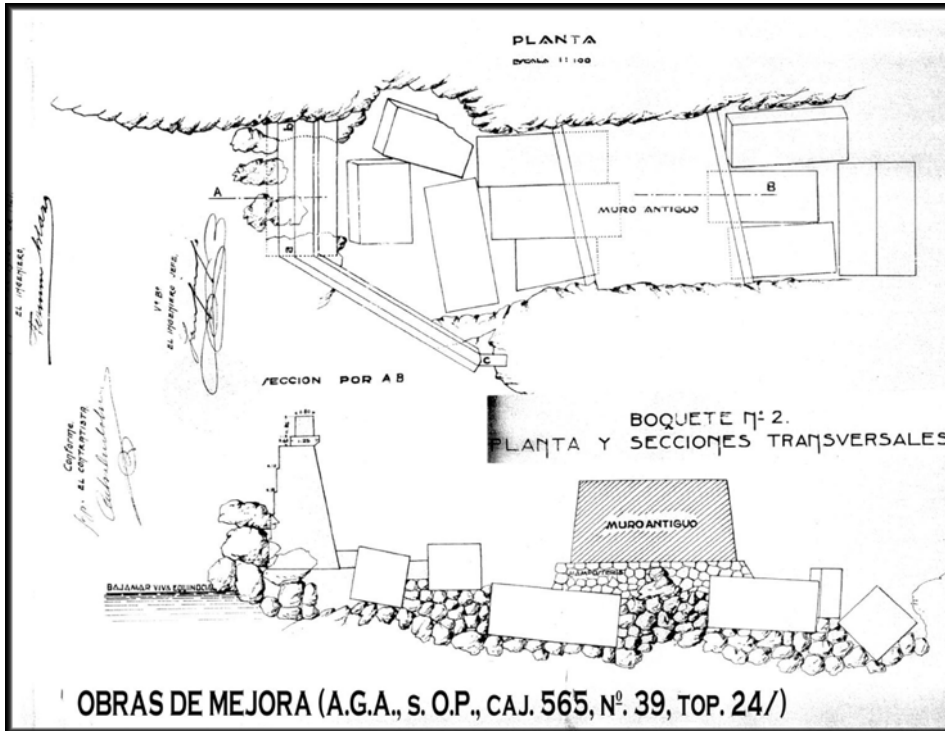
¹⁹ Ibidem, “Informe del Ingeniero Jefe de obras...”.

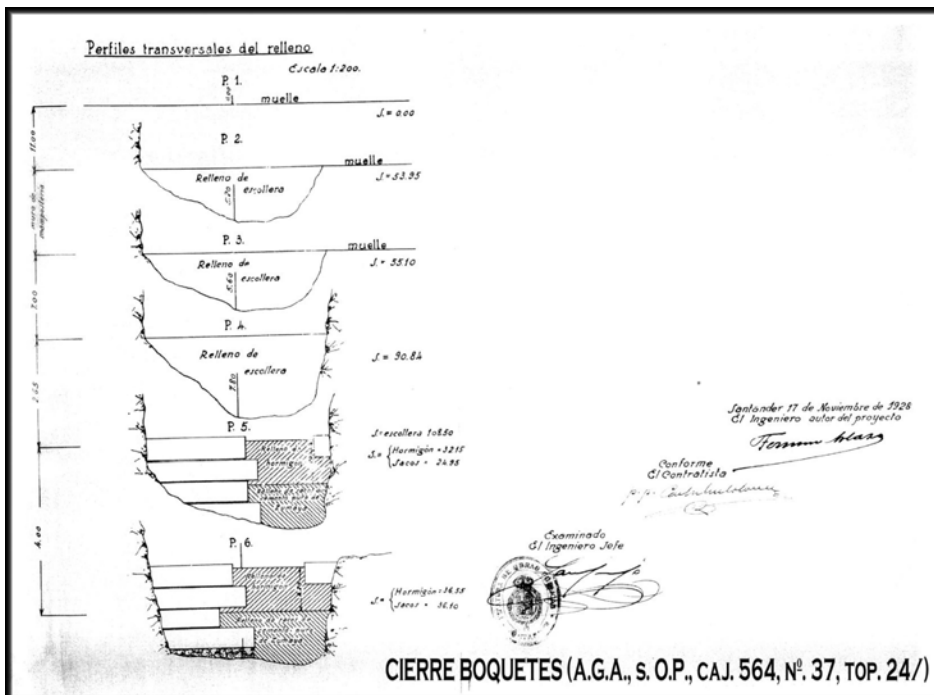
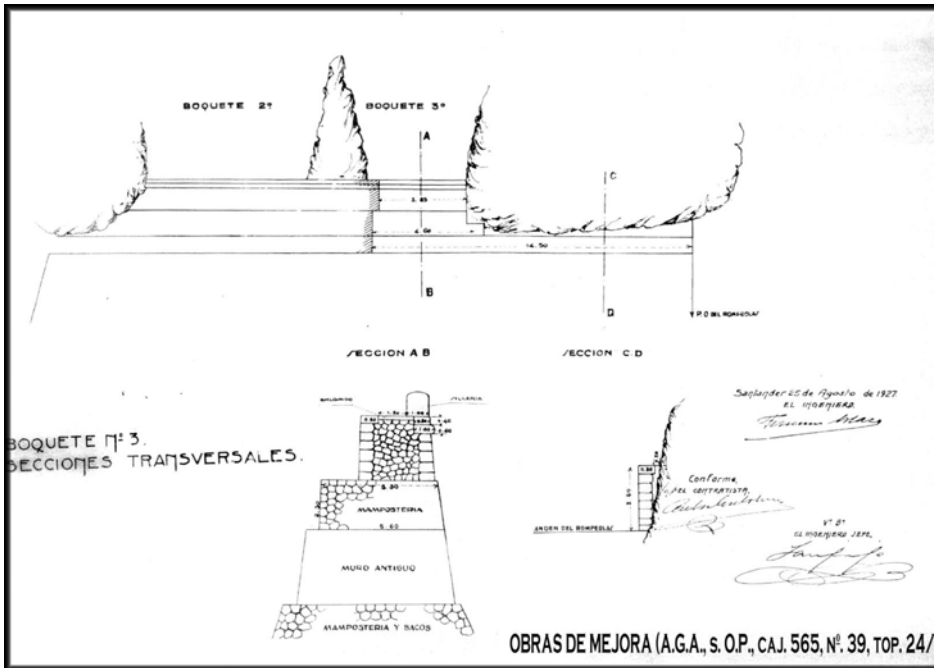
²⁰ Ibidem.

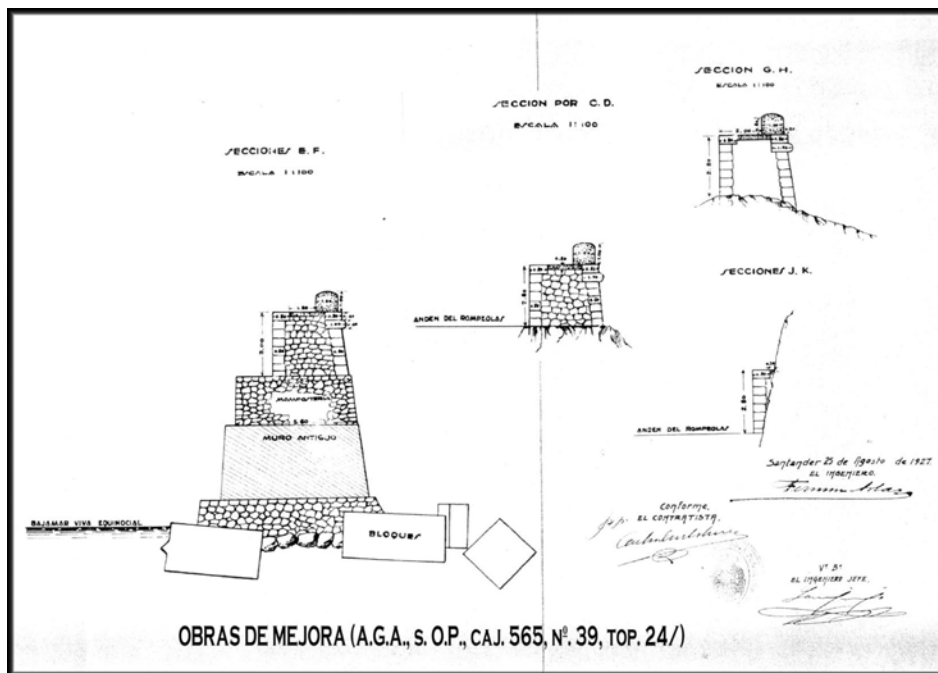
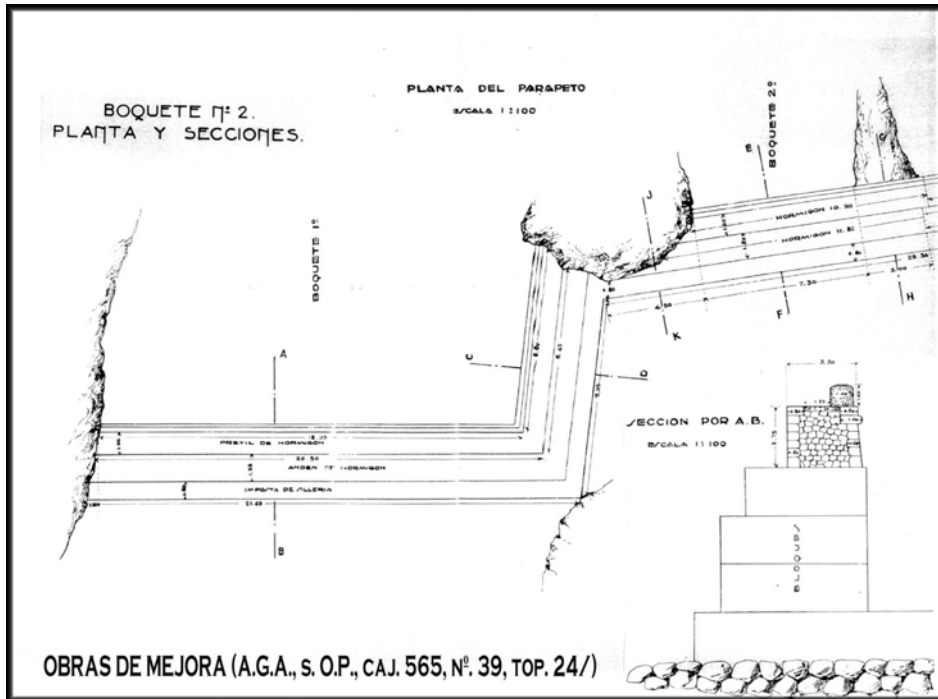
²¹ Oberty había nacido en Turin el 18 de noviembre de 1849.

en nuestra humilde opinión, no se le ha dado hasta ahora la importancia que merece, con relación a la robustez con que debe ser construida.

El primer cierre de que tenemos noticia, fue establecido, varios años antes de formularse el primitivo proyecto del puerto, por el entonces Ingeniero Jefe de la provincia D. José de Peñarredonda. Consistía en un muro de sillería, apoyado en basamento de escollera, con piedras del mayor tamaño que fue posible obtener. Poco







tiempo duró la escollera, que fue arrebatada totalmente por los embates del mar, quedando solo el muro, en sus hiladas horizontales, en forma de dintel estribado en las rocas, que subsiste aún, en parte, demostrando la perfección con que fue ejecutada su fábrica.

El presupuesto reformado del puerto, contenía ciertas partidas para restablecer el cierre, pero sin proyecto detallado. Hicieronlo los ingenieros de la inspección, ordenando su ejecución a la contrata, la cual llevó a cabo las obras con estricta sujeción al Pliego de condiciones facultativas.

Se construyó un zampeado general del fondo inclinado de la canal del boquete, sostenido en su parte inferior por una cadena de sillería desbastada, poco más alta que el nivel de bajamar equinoccial, y subiendo en rampa, en longitud de 25 metros, hasta terminar en un muro de contención del camino de servicio.

Algunos años ha resistido esta obra, sufriendo diversas vicisitudes y reparaciones; pero al fin se rompió la cadena, desmoronándose el zampeado; y en el invierno de 1913 a 1914 llegaron las olas a destruir parcialmente el muro, inutilizando el camino de servicio”²².

Para el contratista el proyecto de Pérez se parecía al viejo, y desacreditado en la práctica, que a mediados del siglo anterior había realizado el ingeniero Peñarredonda:

“Después de estos hechos, de tan eleocuente enseñanza, la práctica ha venido a convencer a todos de que, para resistir a los embates del mar, en este sitio tan peligroso, hacen falta obras más serias que las que hasta aquí ejecutadas; y con este fin se presenta a la aprobación de la Superioridad el proyecto actual de los Boquetes n.º. 1 y n.º. 2. Dado la escasa importancia de este último, nos ceñiremos a analizar el primero.

Se propone un muro de sillares artificiales, provisto de su parapeto, como el del rompeolas. Este muro insiste sobre un basamento mixto, de hormigón en sacos, al exterior, y de escollera, en el interior. Al pie del muro van dos hiladas de sillares artificiales, a tizón, para su defensa.

Es un proyecto semejante al del ingeniero Sr. Peñarredonda, con la diferencia de que, en la mitad exterior del basamento, la escollera ha sido sustituida por sacos rellenos de hormigón de Portald con defensa”²³.

El gran problema que la contrata veía en el proyecto era que todo él se hacía sin realmente conocer la forma del suelo marino en el boquete número 1. Se permitía indicar a los especialistas del Ministerio la conveniencia de meter el muro más hacia tierra, unos cuatro metros, para que el golpe de mar fuera menos contundente y para que el Titán pudiera trabajar más cómodamente al arrojar los materiales. Además, según las estimaciones de Oberty, la unión diseñada en el basamento sobre la base de sacos de hormigón unidos a la escollera con hormigón hidráulico no aguantaría el empuje de las aguas. Y, por último, también difería en el diseño de los sillares, porque sería mucho mejor que fueran más grandes y labrados²⁴.

4. 4. DEFENSA DEL INGENIERO TITULAR

Cuando las observaciones de la contrata llegaron a Santander, el autor del proyecto, L. F. Pérez, elaboró rápidamente un pliego técnico de defensa, en el que, de alguna manera, deja traslucir, por lo impactante de las opiniones, el malestar que creó la cuestión:

²² A.G.A., s. O.P., caja 561, n.º. 4, “Observaciones de la contrata acerca del Proyecto de cierre de los Boquetes de Santa Ana, en el puerto de Castro-Urdiales”.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem.

“Empieza por afirmar la contrata que el proyecto presentado es semejante al del Ingeniero Sr. Peñarredonda y luego señala las diferencias. Como estas afectan a la defensa, a la base de sustentación y al cuerpo general del muro, resulta que no hay más semejanza sino que ambos muros se han proyectado para cerrar el mismo portillo. Hace la objeción de que no podrán sentarse en obra los bloques de defensa tal como se representan en la sección tipo con la grúa Titán; no dejo de reconocer que esta operación será laboriosa, pero espiando el bloque con cables, una vez suspendido con las cadenas de la grúa Titán y haciendo que los cables pasen por argollones convenientemente emplazados en las rocas, se podrán colocar los bloques en los lugares que indique el buzo para que este los presente y se asienten en el portillo debajo del dintel o muro viejo, donde se indica en el proyecto. Como no es posible por dificultades de ejecución cerrar el portillo número 1 como se ha hecho con los demás portillos con excelente resultado, al proyectar cerrar el portillo n.º. 1 en la forma que propongo en el proyecto, es precisamente para evitar lo que la contrata propone; es decir, dejar un hueco entre el muro viejo y el nuevo, de cuatro metros próximamente. Porque este hueco lejos de disminuir el golpe de ariete lo que hace es que el golpe de ariete lo resiste únicamente el muro que se proyecta, sin que el muro viejo tenga utilidad alguna hasta el punto que propone se derribe, mientras que con el muro de cierre en la forma proyectada, el muro viejo y la defensa contribuirán en gran parte a quebrantar y disminuir la acción del oleaje, porque el golpe de ariete que produce al romper la ola cuando entra en el portillo (esta rompe porque al faltarle fondo para el movimiento orbitario de sus moléculas se transforma este movimiento en el de traslación) produciéndose la rotura de ola con los formidables golpes de ariete que en aquel paraje se observan; así se, que el retirar el muro los cuatro metros que propone la contrata, no tendría más consecuencia, que las de aumentar la obra porque las rocas laterales donde intesta, abren cada vez más a medida que se separa la línea de cierre del muro viejo, y además que el muro viejo, o los residuos del mismo, pierdan eficacia en su benéfica acción de defensa. Se hace también la objeción por la contrata de que el basamento mixto de escollera y sacos de hormigón tiene el inconveniente de que la tongada de hormigón que lo corona, se rompería por la desigualdad de asientos de uno y otro material. Esta objeción tendría importancia si no fuera como es en la actualidad el cimientado de roca y no fuera el personal que ejecuta estas escolleradas tan diestro como lo es realmente, de modo que teniendo cuidado en la ejecución de la escollera, cargando esta provisionalmente con bloques, antes de enrasarla con la tortada de hormigón, no hay temor a que produzca los asientos y en cambio se consigue la economía que supone emplear escollera que en el cuadro de precios figura a 7,00 pesetas el metro cúbico, mientras que la fábrica de sacos de hormigón es de 49,35 pesetas la misma unidad. No merece tampoco que me detenga en los temores que abriga la contrata en el empleo de los sacos de hormigón para el basamento del muro de cierre, porque claro está que disponiéndose como se dispone de la grúa titán y de los bloques artificiales, ha de trabajar el buzo en aguas tranquilas y en mucho mejores condiciones que ha trabajado en el basamento del morro que también se ha construido de ese material, con excelente resultado. Por último la contrata propone la construcción del muro de cierre en su totalidad con bloques artificiales y hace algunas objeciones a la forma de asentar los bloques de defensa. Desde luego esta forma de hacer el cierre es la primera que se ocurre, pero dada la naturaleza del suelo lleno de grietas profundas, puntas salientes y rugosidades pronunciadas, el asiento de la 1ª hilada de bloques sería muy difícil, porque la única

forma de sentarlos horizontalmente, sería rebajar la roca por medio de pistoletas hasta hacerla horizontal, trabajo que había que ejecutar el buzo y que necesariamente sería muy costoso, además de difícil comprobación. Esto en la hipótesis de que se pudiera conseguir lo cual no es seguro, por eso he abandonado el procedimiento de construir el basamento de bloques de hormigón y propongo ejecutarlo con sacos de hormigón que no tiene más inconveniente que el de ser más caro, pero en cambio es de seguro resultado. Si propongo enrasar el suelo con mampostería u hormigón hidráulico antes de sentar los bloques de defensa, es porque lo considero más fácil de ejecutar que empleando para el enrase los explosivos por el buzo, con los inconvenientes que antes he mencionado, que a juicio del Ingeniero que suscribe son mayores que el que indica la contrata para este procedimientos, que tiene poca importancia cuando el sistema se emplea únicamente en los bloques de defensa, como sucede en este proyecto”²⁵.

4. 5. DEFENSA DEL INGENIERO JEFE (6 DE NOVIEMBRE DE 1914)

También el Ingeniero Jefe de Santander, ante las observaciones del contratista, envió a Madrid un informe defendiendo el proyecto de su subordinado L. F. Pérez. Muy sutilmente, sin grandes aspavientos, dejaba traslucir cierto malestar por la participación de la contrata en todo el asunto:

“El citado Ingeniero no encuentra justificada la intervención del Contratista en este asunto; pero yo entiendo que si bien no es admisible que se pase a informe de los contratistas los proyectos redactados por los Ingenieros del Estado, por competentes que sean los técnicos que asesoren a aquellos, no encuentro inconveniente en que cuando se redactan proyectos reformados de importancia, se de vista al contratista, pues con esto en nada se merman las facultades de la Administración que en definitiva ha de resolver lo que crea conveniente, y además porque más tarde o temprano tendrá el contratista necesidad de conocer los planos y presupuestos de los que hay que remitirles copia para que puedan ejecutar las obras, y siempre están a tiempo de hacer ante la dirección las observaciones que crean necesarias. Sin embargo agradecería mucho a la Superioridad, que si lo estima procedente, me indicara si en lo sucesivo y en casos análogos, es decir de reformados importantes de obras de puertos, parece o no pertinente oír la contratista”²⁶.

Sospechaba Rafael Apolinario, el Ingeniero Jefe, que detrás de las observaciones de Pozzi había un intento de cobrar más dinero, a modo de indemnización, por las nuevas obras y la utilización de subcontratas²⁷ no contempladas en el pliego primitivo de concesión de las obras:

²⁵ A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4, “Proyecto reformado de cierre de los boquetes números 1 y 2 en las Peñas de Santa Ana...”, doc. 1.

²⁶ A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4, “Ampliación del informe del Ingeniero Jefe sobre el adjunto proyecto reformado del cierre de los boquetes 1º y 2º en las peñas de Santa Ana del puerto de Castro Urdiales”.

²⁷ En más de una ocasión los documentos municipales se refieren al propio Julio Oberty como “Ingeniero destajista”.

“De igual manera que el Ingeniero encargado, tengo oído que hace muchos años hizo el contratista una especie de destajo de parte de las obras con su representante oficial residente en Castro Urdiales, pero para la Administración no existe más contratista que D. Guillermo Pozzi, el cual según tengo entendido se asesora no solamente del ingeniero italiano Sr. Oberti que tiene al frente de las obras, sino también de un competente Inspector de Caminos, Canales y Puertos hoy jubilado”²⁸.

Acababa este segundo informe del Ingeniero Jefe apostando por el proyecto de Pérez, pero introduciendo algunas pequeñas modificaciones:

“Por todo lo expuesto, creo que no deben tomarse en cuenta las variantes propuestas por el contratista en el escrito que se acompaña y que debe ser aprobado el adjunto proyecto presentado por el Ingeniero del Estado encargado de la obra, con las pequeñas modificaciones que he indicado en mis informes que podrían concretarse en el siguiente resumen:

1º.- Se destruirá la parte de muro viejo que existe en la actualidad en forma de dintel en el boquete número 1, para lo cual se fijará si se creé necesario, un precio contradictorio, y habrá que esperar a extraer o a que un temporal retire los productos de dicho muro viejo del fondo en aquel punto, antes de proceder a la construcción del nuevo cierre.

2º.- El enrase del terreno para colocar horizontalmente la primera hilada de los bloques exteriores de defensa, se hará con pequeños sacos de hormigón que se colocarán por el buzo esperando para ello un día de calma en la mar y debiendo colocarse dicha primera fila de bloques lo antes posible después de colocado aquel enrase.

3º.- Las dos hiladas de bloques de defensa se colocarán de manera que su paramentos interiores coincidan en el mismo plano vertical y a una distancia de 1,50 metros del paramento exterior de la superestructura. De ser posible se hará un escalón de 0,20 metros en los citados bloques para que encajen ambas hiladas; para lo cual podrá darse a cada una de ellas una altura total de 2,20 metros. Estos sillares han de quedar perfectamente ajustados a juicio del Ingeniero encargado.

4º.- El macizo de sacos de hormigón se colocarán en días que no exista marejada alguna y se apoyará directamente sobre los bloques de defensa para que, de ser posible, se adhiera a los mismos.

5º.- La parte de cimentación que se propone de escollera, se hará con el mayor esmero para evitar un asiento que pueda ocasionar una rotura de la tortada de hormigón que ha de llevar superiormente”²⁹.

5. OBRAS REALES EN EL CIERRE DE LOS BOQUETES NÚMERO 1 Y 2

Las obras de cierre se llevaron a cabo siguiendo el proyecto de L. F. Pérez y el dictamen técnico del Ingeniero Jefe. Pero, como en otras ocasiones, la marcha de las obras

²⁸ A.G.A., s. O.P., caja 561, n.º. 4.

²⁹ Ibidem.

obligó a realizar algunas modificaciones y variaciones. Así fueron finalmente las obras según los informes conservados en la Jefatura de Obras públicas de Santander:

“BOQUETE NÚMERO 1.- *El asiento de la primera hilada de bloques estaba proyectado sobre sacos de hormigón, pero sin duda por dificultades de construcción y por otras causas que desconocemos, se hizo dicho asiento sobre escollera previamente arrojada.*

Como quiera que al hacerse la voladura de la roca situada entre este boquete y el número 2 caería gran cantidad de piedra dentro del primer boquete, no parece natural que se extrajera para luego verter la escollera.

El relleno de los triángulos al lado de la roca no se hizo con mampostería como se indica en el proyecto, si no con hormigón en sacos con cemento Pórtland para formar muretes de contención y el relleno se hizo con hormigón en masa de cemento Zumaya.

En los bloques artificiales aparece un aumento de volumen a causa de los siete bloques que se colocaron de más en la primera hilada y nueve que se arrojaron posteriormente en la defensa con el fin de que pudiese trabajar el buzo en condiciones, pues de lo contrario con los golpes de mar hubiese sido imposible. (Estas razones se exponen en documentos y cartas). Hay además un bloque armado con carriles, tipo especial, cuyo dibujo aparece en nota del Ayudante y que suponemos fue mandado hacer para colocarlo en el sitio más castigado por la resaca.

El volumen total de todas las unidades que componen el parapeto está aumentado sensiblemente, pero hay que tener en cuenta que la longitud de éste se ha aumentado bastante, porque una vez desapareció la roca por su voladura, fue necesario construir y prolongar el parapeto. La variación que se ha ejecutado ha sido en el pretil de este último que se construyó de hormigón hidráulico. El pedraplén del relleno es un poco menor que el del proyecto, pero en cambio el desmonte en roca es bastante superior como puede verse por los transversales correspondientes.

Por último se ejecuta por orden del Ingeniero Jefe un refuerzo de mampostería de cincuenta metros cúbicos con el fin de contrarrestar una avería producida por un temporal en las primeras hiladas.

BOQUETE NÚMERO 2.- *En este boquete y antes de ejecutar los muros para el paso de la Titán, se levantó el plano que se acompaña, para servir de base a la redacción del proyecto reformado. Se pensó colocar dentro del boquete los bloques que figuran en el proyecto reformado, pero en el momento de la construcción se vio que había que demoler los muros antes construidos para paso de la Titán, lo cual era un gasto inútil y entonces se acordó macizar con mampostería el espacio entre muros de uno de los lados y con pedraplén el otro. De ese modo se conseguía una gran economía que compensaría en parte el costo de los bloques que era necesario arrojar en la defensa como protección, pues el muro exterior se veía aumentado. Así se explica el gran número de bloques que fue preciso emplear en la reparación de este boquete.*

En el parapeto se ha variado la fábrica del pretil que ahora es de hormigón y el andén del citado parapeto que también es de igual clase de fábrica.

Con la construcción de estas obras parece que ya se ha cerrado definitivamente este boquete, pues han sido varios y fuertes los temporales pasados y no se ha notado hasta el momento presente movimiento alguno que haga pensar en una futura avería”³⁰.

³⁰ A.G.A, s. O.P., caja 565, nº. 39.

6. FINALIZACIÓN OFICIAL DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ÚLTIMO SUSTO

El Ingeniero Jefe de Obras públicas de Santander emitía un informe el 25 de agosto de 1927 en el que al final del mismo rubricaba que la recepción definitiva y oficial de las obras del puerto de Castro “*se llevó a cabo según acta suscrita en 10 de junio de 1927 y fue aprobada por la Dirección general con fecha 29 del mismo mes y año, habiendo transcurrido 38 años desde el comienzo de estas obras hasta la fecha*”³¹.

Después de la “friolera” de casi cuatro décadas, las obras monumentales del puerto de Castro acababan oficialmente. Pero, sin embargo, en 1926, cuando se estaban tramitando todos los expedientes certificados para la recepción final, el boquete número 1 volvió a dar un estruendoso susto: “*Ya parecía cerrado definitivamente este boquete, cuando un golpe de mar producido durante un fuerte temporal arrastró algunos bloques de las últimas hiladas y forma un enorme boquete por donde penetra el mar llevándose gran parte del pedraplén de relleno*”³².

Fuera ya de lo que hasta entonces se había considerado las Obras Generales del Puerto, hubo que realizar un nuevo proyecto de arreglo del cierre: “*Este es el estado actual de este boquete, para cuyo cierre, se redactó por el que suscribe, ateniéndose a lo dispuesto en la R.O. de 10 de junio de 1926, un proyecto fechado en 14 de mayo del presente año (1927) y que ha sido devuelto por la Superioridad con el fin de que se redacte nuevamente con arreglo a lo dispuesto en el dictamen del Consejo de obras públicas*”³³.

6. 1. ULTIMO CIERRE DEL BOQUETE NÚMERO 1

La brecha abierta en este indómito boquete parece que fue debida “*a que los bloques están apoyados sobre terreno de acarreo y al producirse la socavación de este terreno por los esfuerzos de la mar se han movido los bloques que han terminado por ser arrastrados dejando de nuevo descubierto el boquete. No creemos posible el intentar llegar a encontrar terreno firme en el lugar de ubicación de los bloques*”³⁴.

La solución final, quedando prácticamente como ahora está, fue el resultado del nuevo proyecto aprobado en 1928:

³¹ Ibidem.

³² Ibidem.

³³ Ibidem.

³⁴ A.G.A., s. O.P., caja 564, n.º. 37, “Proyecto de cierre del boquete número 1 de las Peñas de Santa Ana del puerto de Castro Urdiales”, Santander, 27 de diciembre de 1928.

“Aprovechando la visita del Inspector se definió el emplazamiento del nuevo cierre, retrasando un poco el antiguo, y utilizando el resguardo de éste para ejecutar aquel, lo que facilitará notablemente la construcción evitando innecesariamente con el mar abierto en un sitio atacado con extraordinaria violencia, sin que por ello se pierda espacio que de todas suertes no era utilizable.

Definida la ubicación de la obra quedaba el procedimiento: el Ingeniero propone la construcción de unos cajones sin fondo que serán hincados en el terreno una vez ejecutado el cierre provisional del boquete en la forma indicada por la Superioridad en sus instrucciones anteriores, y sobre ellos y estribado en la roca se construirá el muro hasta la rasante del paseo.

Calcula el cajón por los esfuerzos a que ha de estar sometido y apunta la idea de que aún las enseñanzas de la hinca del primero podrán utilizarse para modificar el segundo si necesario fuera.

Determinado el procedimiento, calcula el precio de las distintas unidades de obra que han de intervenir en la construcción, y acompaña los planos de esta y el pliego de condiciones correspondientes, adicional a los de la contrata, redactando el presupuesto en forma reglamentaria, como todos los demás documentos y que se eleva a la cifra de 90.636,51 pesetas para el presupuesto de contrata”³⁵.

³⁵ Ibidem.

XIII

VALORACIONES Y REFLEXIONES FINALES

1. CASTRO URDIALES EN EL CONTEXTO PORTUARIO DEL CANTÁBRICO PRÓXIMO

Desde una perspectiva geográfica y costera podemos considerar que Castro Urdiales se encuentra aproximadamente en la mitad de la línea litoral que recorre Vizcaya y la actual comunidad autónoma de Cantabria. Esta es, por lo tanto, la zona, en mi opinión, más apta para realizar una comparación general entre las obras realizadas en nuestro puerto y las de los vecinos vizcaínos y cántabros, y poder así valorar mejor todas las transformaciones que hemos estado viendo en los capítulos anteriores. De momento dejaremos a un lado, por razones evidentes de tamaño y estructura, los especialísimos casos de Santander y Bilbao, y haremos el cotejo con todos aquellos puertos que por sus dimensiones de salida y volumen urbano no estaban lejos de Castro Urdiales.

De salida, como iremos viendo, podemos afirmar que prácticamente es imposible a la altura de la tercera década del siglo XX encontrar en toda esta franja costera un puerto con las características y dimensiones del de Castro: un rompeolas de casi 550 metros de longitud, otro contramuelle de aproximadamente 350 metros, amplia bocana de entrada de 300 entre las puntas de los diques y con 9 metros de calado, el muelle de Eguilior de casi 150 metros, y un total de 224.000 metros cuadrados de superficie abrigada. Pero hagamos el pequeño repaso comparativo antes anunciado, empezando por la costa de Vizcaya.

Casi todos los puertos vizcaínos, y también los cántabros como veremos, buscaron, pero muy a finales del XIX, combatir los dos grandes problemas portuarios que tenían sus barcos de pesca: el peligrosísimo cruce de las barras en las entradas y la acumulación de arenas en las dársenas, siempre colocadas demasiado cerca de la playas. A diferencia de Cantabria, contaron con la ayuda presupuestaria del Ministerio y también con la de la Hacienda de la Diputación.

En Ondarroa se acometieron desde mediados del siglo XIX obras portuarias con dos objetivos muy claros: encauzar el río en su tramo final e impedir la entrada de arena en las áreas de fondeo y trayecto obligado de los barcos. Pero los diques más grandes, al igual que en Castro, se construyeron en las dos últimas décadas del siglo XIX y primeros años del siguiente: hacia el año 1880 se erigió el muelle de la Cofradía con 212 metros de longitud, y en los años veinte del siglo siguiente el malecón Norte de 160 metros. Como vemos, obras de dimensiones mucho más reducidas que las castreñas.

Un caso que encaja perfectamente en la descripción formulada anteriormente fue el del puerto de Lequeitio, que a partir del año 1865 empezó a elaborar proyectos para atajar la obsesión histórica de la entrada de arena en las zonas de fondeo más utilizadas. También algo parecido ocurría con el pequeño puerto de Ea, colocado a la salida de otra ría. De nuevo, muy a finales del siglo XIX logró que se construyera una pequeña dársena, delimitada por un dique Norte de 120 metros, otro dique Sur de 180 y una bocana de 12 metros.

De algo más calibre fueron las obras efectuadas en Elanchobe a partir de 1873; cuando se construyeron los diques para conformar la dársena de su puerto, culminados a comienzos del siglo XX con un rompeolas Norte de 213 metros y el dique Sur de 116. En total se consiguieron 14.680 metros cuadrados de área abrigada.



Mundaca, el antiguo profondeadero de Bermeo, fue objeto de numerosos proyectos de canalización y supresión de la barra de su ría; pero al final siguió tan sólo siendo un pequeño puertecito con pocas dotaciones técnicas. Muy tardías, y no muy grandes, fueron las obras de Arminza: los dos actuales muros se levantaron en el año 1932. En Plencia se erigió, al final de la ría, un dique rompeolas, también de reducidas dimensiones, desde las rocas de los Arcotes en 1915. Y, ya muy cerca de Castro Urdiales, en Ciérvana no se levantó algo que pudiera

ser considerado como una pequeña dársena hasta 1920.

Muy probablemente, por muchas semejanzas de estructura económica, devenir histórico y hasta calibre de población, Bermeo a mediados del siglo XIX era el puerto vizcaíno más parecido a Castro. También allí, con un muy fuerte sector pesquero, con avances y retrocesos, se empezaron a ampliar sus dotaciones técnicas portuarias desde entonces. Acabando con el importante proyecto, fechado en 1912 y finalizado de ejecutar en 1930, de la construcción de un rompeolas de 275 metros, un contraemuelle y una bocana de 95 metros de amplitud. Como de nuevo podemos comprobar, muy lejos de las obras ejecutadas en Castro Urdiales. Prácticamente la mitad.

Si ahora pasamos a la costa de Cantabria, el primer y vecino puerto de Castro era Laredo. Sus habitantes estuvieron desde tiempos medievales obsesionados por la continua entrada de arena a las zonas de fondeo. Hasta tal punto fracasaron en el intento de atajar el problema, que muchos edificios actuales, incluido el Ayuntamiento, se erigen en terrenos que en tiempos pasados correspondían a zonas portuarias. Las obras contemporáneas del puerto de Laredo comenzaron en el año 1860, momento en el que se construyó un túnel de acceso y algunos diques de abrigo al otro lado del Canto, a la otra parte de la primitiva área de fondeo. Pero todo se lo llevó la Mar en un accidente muy comentado e impactante en la época. La actual configuración portuaria data de 1880, que es la época en que se construyó el dique curvo del Norte con unos 300 metros de longitud y el espigón Sur para impedir la entrada de arena de la muy próxima playa de La Salvé en la dársena. La superficie abrigada de Laredo es hoy de unos

27.000 metros cuadrados. Otra vez, metros de diques, muelles y superficie mucho más reducidos que en el puerto de Castro Urdiales.

Avanzando hacia el oeste, el siguiente puerto cántabro es de Colindres. Sus instalaciones son históricamente muy recientes; puesto que, aunque se redactó un proyecto en el año 1917, no tienen más de 70 años. Estamos ante el clásico puerto ubicado en el interior de una ría, en este caso la del Asón o también llamada de Treto, a unos 4 Km. de desembocadura. Un dique de escollera de 285 metros al norte, un muelle de 90 al sur y el más moderno del Este forman una superficie de configuración trapezoidal de aproximadamente 65.000 metros cuadrados. Espacio abrigado muy lejos de la conseguida en el puerto de Castro.

Muy cerca del anterior se encuentra Santoña, muy conocida por su función militar, acentuada después del fatídico ataque franco-británico del año 1719. Pero también conocida navalmente por contar con una canal de acceso a su bahía de casi 12 metros de calado, y buen fondeadero de abrigo de fácil utilización por los viejos buques veleros. Pero, sin embargo, hasta mediados del siglo XIX prácticamente careció de infraestructuras portuarias de cierto calibre: los barcos pequeños simplemente varaban en la playa, o se introducían en un pequeño muelle de un “Brazomar”, y los grandes transbordaban las mercancías a otros más reducidos para arrimarse a tierra. Hoy en día básicamente el puerto de Santoña está constituido por dos dársenas: la “antigua” y la “moderna”. Los muelles de la primera fueron diseñados por el muy conocido en Castro Urdiales ingeniero Peñarredonda hacia el año 1865. Si volvemos a comparar algunas medidas y cifras de este puerto con el castreño, podemos otra vez apreciar las ventajas del último: la dársena antigua de Santoña tenía una superficie de 21.500 metros cuadrados y la nueva 36.500; el muelle Este de la primera dársena 150 metros de longitud, el también del Este de la nueva 200 y, por último, el Norte de la más reciente 110 metros de largo.

Pasada ya la Bahía de Santander, en la costa occidental de Cantabria aparece el puerto de Suances. Aunque realmente es un eufemismo hablar allí de un puerto. Las obras, siempre a pequeña escala, tuvieron que soportar continuamente los ataques, triunfantes las más de las veces, de las arenas de la ría de San Martín. Aguas arriba, ya muy cerca de Torrelavega, estaba, y está, el puerto privado y comercial de Requejada, también con muy pocas dotaciones técnicas.

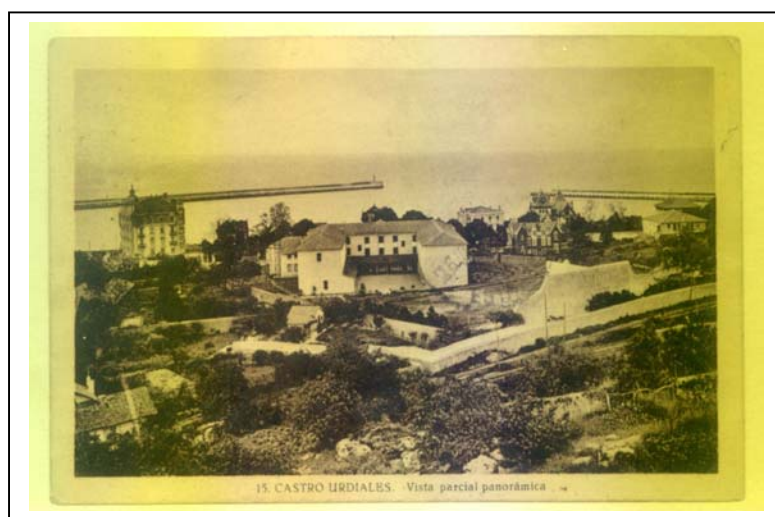


El puerto de Comillas, el siguiente en nuestro recorrido, que en términos estéticos resulta muy bonito, es también el que más se parece por posición al viejo de Castro, pero con fondos mucho menos bonancibles y rocosidades muy peligrosas. Al igual que hoy, a principios del siglo XX el puerto de Comillas estaba ubicado en la conocida como “Punta la Guerta” en la parte noroeste de la localidad. Allí se construyó un alto dique poligonal de aproximadamente 100 metros de longitud como defensa de las embarcaciones pequeñas de pesca y también de los mercantes de mineral para tiempos de temporales del noroeste, norte y nordeste. La dársena, que muy probablemente tiene sus orígenes en el siglo XVI, configuraba una superficie protegida de alrededor de 2.800 metros cuadrados: ridículo frente a la superficie creada en Castro Urdiales. Desde el punto de vista técnico, sin lugar a dudas, lo más llamativo de Comillas es el sistema de compuerta que se utiliza en la pequeña bocana de unos 9 metros: con un artilugio de talones o postes echados con

una grúa se cierra la entrada a fin de conseguir una especie de bañera aislada en la dársena para proteger a los barcos en tiempos de temporal. Este puerto a mediados del siglo XIX estuvo controlado por la Real Compañía Asturiana de minas con el fin de extraer a través de un depósito y un cargadero mineral de calamina y blenda.

Poco antes de llegar ya a la costa asturiana se encuentra el último de los puertos cántabros: San Vicente de la Barquera. Una vez más un puerto erigido en el tramo final de una ría, y por tanto con los problemas derivados de ello. Muy a finales del siglo XIX se emprendieron las obras contemporáneas de más calibre: dos diques que pretendían, justo en la desembocadura de la ría, garantizar la entrada en el puerto a través de la canal. Una escollera larga para impedir el aterramiento de la arena de la playa y otro dique que, trastocando radicalmente la antigua ruta de acceso, y uniendo a tierra dos islotes rocosos, buscaba con algo más de 400 metros proteger la entrada. Los muelles de atraque, tanto los viejos colindantes con las zonas más urbanas, como los nuevos, estaban lógicamente en el interior de la ría, pero rodeados de zonas peligrosas y marítimamente poco sanas. Los actuales muelles pesqueros son también muy modernos; y, en conjunto, todo el entramado de San Vicente estuvo muy lejos de la infraestructura portuaria de Castro.

Tal como planteábamos al principio, en esta comparación para poder calibrar y varar técnicamente las obras de Castro, había que dejar fuera al puerto de Santander, puesto que el tamaño y características de este último no son parangonables. Santander desde mediados del siglo XIX, a raíz de la instalación del Ferrocarril de Alar de Rey, empezó a conocer una época de gran esplendor y su puerto paso a convertirse en un importantísimo enclave comercial, muy especialmente en la vertiente harinera. En 1872 se creó la Junta de Obras del Puerto y con ello la consolidación de una división funcional de aquel puerto natural y el afianzamiento de los muelles de Maliaño: el desarrollo urbano y burgués tendió a efectuarse por la antigua zona portuaria, mientras que la actividad portuaria se fue desplazando hacia el interior de la Bahía en dirección oeste.



A la altura de 1920, exceptuando Santander y Bilbao, desde Ondárroa hasta San Vicente de la Barquera, los puertos, como expresivamente indicaba un derrotero de la época, “(...) conviene únicamente a lanchas de pesca y a barcos de cabotaje, que deben buscarlos en el momento de pleamar y con buen tiempo, porque en bajamar quedan cerrados por las arenas o con muy poca agua”. A esta

sentencia facultativa, además de las dos ya apuntadas, hay que señalar como excepción la del puerto de Castro Urdiales. Antes de la construcción de su puerto nuevo, desde tiempos medievales, también el castreño había contado siempre con el problema de un escaso calado; pero a diferencia de otros, la falta de arenas, barra y la buena apertura a la mar, le habían conferido fama de puerto de fácil arribada en situaciones límite de navegación con grandes

temporales. Ahora, con el puerto nuevo, era capaz de albergar también, no sin algunos problemas como luego veremos, a barcos mercantes y vapores de cierto porte, bastante por encima de lo que se entendía por barcos de cabotaje. Navíos que podían fondear en el interior de la nueva dársena-bahía o arrimarse a la parte final de los muelles del rompeolas y contradique con garantías de no varar en las bajamares.

Sin embargo, todas estas potenciales ventajas castreñas quedaban ennegrecidas por dos hechos trascendentales: el tamaño de los barcos mercantes crecía y crecía hasta convertirse en auténticos gigantes, y la presencia cercanísima del colosal puerto de Bilbao desdibujaba las perspectivas del de Castro Urdiales. La sombra que desde los últimos siglos medievales había proyectado Bilbao sobre Castro no hizo más que aumentar con el paso de los tiempos, hasta hacerse a comienzos del XX tan negra que más parecía un eclipse.

No cabe duda que las obras portuarias proyectadas por los ingenieros de la jefatura de Obras públicas de Santander en Castro fueron las más grandes de toda la demarcación provincial, hasta el punto de que a veces da la impresión de que los ingenieros Riquelme y Felipe Pérez estaban compitiendo en ingenio y en prestigio profesional, enseñando la punta de sus diques, con los proyectos de Bilbao. Dejando de nuevo a un lado el especial caso de Santander, el Estado se gastó en la ejecución de las obras de Castro Urdiales una cantidad de dinero astronómica para la época, tremendamente superiores a las asignadas para el resto de los puertos cántabros. Pero al final no fue suficiente porque allí, muy cerca, casi tocándose con la vista, estaba Bilbao con el rutilante ingeniero Evaristo Churruga.

En Bilbao se creó en el año 1872 la Junta de Obras del puerto, lo que acabó siendo definitivo para la modernización de las infraestructuras portuarias. Hasta entonces el gran inconveniente del puerto bilbaíno había sido la movediza barra de Portugalete en su entrada, que impedía una rutinaria y sistemática entrada y salida de buques en la ría, causando en muchas ocasiones trágicos accidentes. Problema que se acentuó todavía más a partir de 1875 con el aumento del tráfico de barcos cargados de mineral de hierro en dirección hacia Gran Bretaña.

Generalmente eran buques que no sobrepasaban las 1.200 toneladas y que tenían que seguir esperando, en el mejor de los casos, a las mareas vivas para cruzar la barra. En 1878 llega Churruga a Bilbao para hacerse cargo de las obras, y elabora proyectos para encauzar la ría, construcción de nuevos muelles de atraque, dragado, iluminación eléctrica y, muy importante, supresión de la barra de Portugalete. Con los comienzos en 1880 - 1881 de las obras del muelle



de Hierro de Portugalete, una escollera en Las Arenas y un dragado general e iluminación nocturna, sin desaparecer totalmente el peligro, el paso de la barra mejoró ostensiblemente. En 1888 Churruga acomete las obras del puerto exterior con la construcción de un gigantesco dique-rompeolas en Santurce (inaugurado el 7 de septiembre de 1902) y un contradique en Algorta (22 de octubre de 1903). Desde entonces el puerto de la capital de Vizcaya se articuló en tres secciones bien definidas: a) un puerto comercial con grandes almacenes, ubicado en la mitad superior de la ría; b) un puerto industrial, en la mitad inferior, en el que se instalan

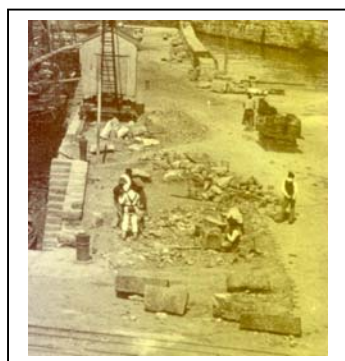
numerosas industrias y los cargaderos de mineral; y c) un puerto exterior en el Abra, diseñado con muelles para los barcos más grandes y albergar gigantescos depósitos.

Cuando el ingeniero Riquelme en 1895, después de bastantes años de estudios, había proyectado, y empezaron, las obras del rompeolas castreño, en Bilbao ya estaban en marcha las obras de puerto exterior de Churruga. Y cuando en 1913 Lucio Felipe Pérez diseñaba el contradique de Castro, hacía casi una década que don Evaristo había acabado el de Algorta. Las obras de Castro salían, y se hacían, con mucho retraso. Pero además, a pesar de los esfuerzos presupuestarios de la Jefatura de Obras públicas de Santander y de los irreprochables proyectos de sus ingenieros, los resultados de tamaño al final eran incuestionables. Hagamos una rápida comparación: el rompeolas de Castro se acabó sin llegar a los 550 metros de longitud, el de Santurce en el puerto exterior de Bilbao tenía 1.450; el contradique que arrancaba del muelle de Ocharan Mazas se acabó con unos 350 metros de largo, mientras que el de Algorta tenía 1.100 metros; la bocana de Castro Urdiales, entre los dos diques, tenía 350 metros, y la de Bilbao 600; y, los 224.000 metros cuadrados de área abrigada de la bahía de Castro se enfrentaba a las 287 hectáreas del puerto exterior bilbaíno, sin contar las otras zonas aguas arriba de la ría.

Con aquello no podía competir Castro. Es cierto que Riquelme pensaba más en Castro como un puerto de abrigo que como de atraque. Pero las diferencias en cuestiones de fondeo y atraque eran también abismales: en Castro, ni mucho menos, no todas las zonas garantizaban el fondeo en bajamar. Por supuesto, la vieja dársena de 8.800 metros cuadrados era inutilizable. En el puerto exterior de Bilbao estaban garantizados los 13 o 14 metros de calado en bajamar; en Castro en las mismas circunstancias únicamente se alcanzaban los 9 metros en las cercanías de la bocana, en los 13,9 metros cercanos al morro del rompeolas, y en los 7,5 de los 120 metros finales de la punta del contramuelle. En fin, las diferencias de calado eran ostensibles.

Tal como señalan los derroteros náuticos de los años 1915 a 1925, el puerto de Bilbao garantizaba prácticamente todo: acceso fácil, ya sin la barra, maniobrabilidad, fondeo, atraque y refugio en temporales, y para todo tipo de buques. El puerto de Castro, por el contrario, solo era considerado técnicamente como puerto de refugio y abrigo, y no siempre: pese a todas las obras no había absolutas garantías en los temporales más fuertes. Decían los derroteros que el nuevo de Castro era un magnífico puerto para los veleros de cabotaje, muy preferido en este caso al de Bilbao. Pero el problema era evidente: ¡la era de los veleros estaba acabando, o a punto de serlo!

2. RESULTADO TÉCNICO



Desde el año 1831, momento en el que seriamente Mathée pensó y diseñó un primer proyecto de ampliación y construcción de nuevo puerto para Castro Urdiales, y 1927, cuando se dan por finalizadas las obras realmente ejecutadas, había transcurrido prácticamente un siglo. Mucho tiempo. No es de extrañar que las obras del puerto se convirtieran para los castreños en el anhelo más grande, y que casi obsesivamente se pensara en ellas como la forma más directa de enlazar con el progreso económico y hasta urbano. Como hemos ido viendo, después de muchos proyectos frustrados, fue en 1891 cuando las obras fueron definitivamente aprobadas, utilizando como soporte técnico el proyecto que el ingeniero Rafael Martín diseñó en