

1884 y las modificaciones efectuadas al mismo por Alberto Corral en 1889. En 1892 se adjudicaron a la sociedad contratista en la que el socio principal era Guillermo Pozzi. Entre los años 1893 y 1895 se fueron ejecutando algunas de las obras más urgentes para poder empezar a construir el gran muro del rompeolas: instalación del ferrocarril auxiliar, construcción del muelle Oeste en el que poder fabricar los grandes bloques de hormigón, caminos de acceso alrededor de las viejas instalaciones portuarias y red de alcantarillado nueva.

Sin embargo, las presiones de los intereses mineros, encabezados por Luis Ocharan Mazas, y las objeciones técnicas realizadas por la contrata, obligaron, prácticamente sobre la marcha y de forma urgente, a la Jefatura de Obras públicas de Santander a abandonar los proyectos iniciales de Rafael Martín y Alberto Corral. El concepto de un puerto de abrigo ganó la partida al inicial de un puerto integral con abundantes muelles comerciales. En 1895 el ingeniero Enrique Riquelme elaboró una modificación general en lo que todo iba a vascular sobre la construcción de un gigantesco rompeolas. Y es así, bajo esta perspectiva, como empezaron las obras de más calibre del nuevo puerto de Castro Urdiales. Un largo rompeolas, de alrededor de 650 metros y el promontorio de Cotolino iban a crear el área abrigada que se buscaba para que en caso de apuro los barcos mercantes al acercarse a los cargaderos cantilever pudieran guarecerse. Todavía se pensaba que Castro podía ser una alternativa competitiva a Bilbao en cuestiones de refugio. Es cierto, como hemos dicho, que no se abandonó del todo en el proyecto de Riquelme la vertiente comercial: el rompeolas se contemplaba también como un posible muelle de traque. Pero, está claro que era una alternativa secundaria, pues a pesar de esta posible utilidad del rompeolas, el hecho de que para llegar a él hubiera que atravesar el casco urbano restaba credibilidad al uso comercial.

Técnicamente el rompeolas se puede decir, a pesar de no hacerse protegido con una escollera exterior añadida al muro de defensa, como hubiera sido de desear, se ejecutó impecablemente para aquella época: basamento y lecho de cemento y escollera, bloques artificiales de hormigón concertados y amplia utilización de cementos de primera calidad.



A comienzos de la década de 1910 pescadores, opinión pública y Ayuntamiento obligaron a la Jefatura de Obras públicas de Santander a variar sobre la marcha el discurso de las obras: un recorte en la longitud del rompeolas, al que se le restaban prácticamente 100 metros de longitud contemplados en el proyecto de Riquelme, obligó a cerrar la bahía-dársena, ya no con la punta de Cotolino como se pensaba inicialmente, sino con un nuevo dique y a rematar el rompeolas con un morro de difícil diseño y ejecución. Se volvía así a dar un impulso a las obras, aunque desgraciadamente para los ya aburridos castreños supusiera más tiempo de incomodidades, y se rescataba nuevamente la idea de una mayor vocación comercial con la construcción del contradique o contramuelle. Ambas obras fueron planificadas por Lucio Felipe Pérez, también ejecutadas con los mejores materiales y rematadas por la colocación de una rampa-varadero entre San Guillén y Santa Ana y por el cierre definitivo de los legendarios boquetes de los Cantos castreños.

El resultado final fue un buen puerto, el más grande de los cántabros, exceptuado Santander, y de los vecinos vascos. Pero un puerto que siguió teniendo algunos problemas. Aunque pueda parecer un poco exagerado, dadas las características de la costa castreña, era casi

un puerto exterior, metido en mar abierta y con los problemas de ello derivados. Quedaba muy bien protegido frente a la mayoría de los vientos; pero ante los grandes temporales del Norte que de cuando en cuando se presentan en el Cantábrico era bastante vulnerable: por una parte, con temporal del Norte las grandes olas chocaban frontalmente contra el dique del rompeolas ocasionando, como el transcurso del tiempo se encargó de demostrar en diversas ocasiones, grandes destrozos; y, por otra, algunas de las olas, después de colisionar contra la punta de Cotolino y dirigirse hacia la playa, acababan penetrando en la bahía y hasta llegar la onda hasta el interior de la vieja Dársena. Muchas y peligrosas eran las resecas entre los viejos muelles y en el extremo del muelle Oeste, alrededor de la zona conocida entre los pescadores como Las Machinas. Tampoco estaba protegido totalmente el puerto frente a las grandes mares de fondo y las muy arboladas.

Si a estos problemas añadimos los defectos de calado, y algunos otros que ahora veremos, entenderemos perfectamente que los derroteros de navegación de principios del siglo XX aconsejaran a los navíos que, sin dudarlos, en caso de grandes temporales abandonaran Castro y buscaran el refugio de la entrada de la ría de Bilbao, en el Abra¹.

Al final, cuando en 1924 se dieran por acabadas las obras principales, estaba claro que el puerto de Castro Urdiales, frente al tamaño que estaban adquiriendo los nuevos buques y al declive que se perfilaba en el antiguo y floreciente negocio de exportación de minerales, se había quedado pequeño y anticuado.

3. OTRAS RÉMORAS

En el “debe” del puerto de Castro Urdiales todavía hay que apuntar algunas cosas más. Faltaron, como requería un puerto moderno de la era industrial, junto a los muelles de atraque amplias superficies en las que poder colocar los depósitos de mercancías, almacenes e incluso industrias mecánicas y navales auxiliares. Algo, esto último, de lo que se careció siempre en Castro, salvo algunos pequeños talleres de reparación de los vapores que montaron las cofradías de pescadores de San Andrés y San Pedro.

¹La prensa de la época suele dar amplias referencias sobre los efectos desastrosos de los temporales en Castro. Valgan dos ejemplos, aunque correspondan a años en que las obras del rompeolas no estaban todavía finalizadas. En el invierno de 1900 decía una crónica titulada “El temporal” en el periódico *La Unión Castreña*: “Cuantos vapores hallábanse en nuestra bahía esperando turno para atracar a los cargaderos de mineral, tuvieron que levar anclas y darse a la mar en busca de un puerto de refugio capaz de albergarles, pues temían ser estrellados contra las rocas” (30 de enero de 1900). Mucho más famoso fue el naufragio con temporal que sufrió al siguiente año, en 1901, el carguero “Sendreja”, matriculado en Bilbao, de 2.400 toneladas, propiedad de la naviera “La Cantábrica” de Eduardo Aznar. El barco en los días centrales del mes de febrero se encontraba en la bahía de Castro en espera de ir al cargadero de Urdiales; pero a las once de la noche, con enorme viento y mar muy gruesa, empezó a pedir auxilio: “La marejada y el fuerte viento habían voto la cadena del ancla conque estaba fondeado el vapor arrastrando a este el viento y el oleaje hacia las rocas de Cotolino donde iba a estrellarse. Advertida enseguida la tripulación de lo que ocurría, se apresuró a acudir a sus puestos consiguiendo con un esfuerzo de sus máquinas alejarse del peligro que les amenazaba entonces; pero los afanes de los marineros del “Sendreja” por separarse de la costa, se vieron prontamente desvanecidos al advertir, que bien por avería en la máquina o porque estando en lastre, elevarlos las olas la parte de popa, no permitía regir la hélice, ello es que el barco no obedecía a las maniobras, que cada vez era más notoria la falta de gobierno y que no podían contrarrestar los embates del mar y del viento viéndose poco más tarde el vapor encallado frente la nueva calle del Asilo del Santo Rosario y a distancia (...) del muelle de Ocharan Mazas”, *La Unión Castreña*, 17 de febrero de 1901.

Se conocieron algunos intentos, e incluso se hicieron una dos de pequeño tamaño, pero nuestro puerto careció de depósitos de carbón capaces de garantizar el repuesto de combustible a los barcos. Es más, hasta hubo siempre dificultades para poder hacer aguadas con garantía. Faltó también la conexión con el ferrocarril: es verdad que el contradique se planificó pensando en que fuera capaz de albergar una vía férrea, pero nunca se llevó a la práctica. Además, el ferrocarril de Castro-Traslaviña se puede calificar casi de liliputiense. Muy lejos de lo que en Bilbao podía ser el ferrocarril Bilbao-Tudela y luego del Norte. El de Castro fue un ferrocarril pequeño, poco ágil, lento, que no conectaba con el puerto, y que en su actividad además sufrió parones muy largos de actividad. En definitiva, una rémora para un puerto que quisiera ser moderno en toda la extensión de la palabra. En esta misma dirección, resulta curioso comprobar que los gestores del ferrocarril castreño en gran medida eran los mismos personajes propietarios de las obras del puerto²: no debieron creer nunca en el futuro comercial del puerto, cuando montaron un ferrocarril con tantas deficiencias.

Otro escollo en el desenvolvimiento portuario de Castro Urdiales se puede detectar fácilmente en la falta de vocación naviera. Es cierto que muy a finales del siglo XIX y primeras décadas del siguiente, coincidiendo con el avance de las obras del rompeolas, surgió una flota mercante de vapores, haciendo revivir una actividad muerta hacia casi 250 años en las aguas castreñas. Pero, no nos engañemos, estamos hablando de una flota pequeña en número de buques, alrededor de una docena, cuyas unidades eran también de pequeño y mediano tamaño, y las más de las veces compradas de segunda mano en la mayor parte de las ocasiones en Inglaterra, que desapareció a comienzos de la segunda década del siglo pasado, justo cuando las obras del rompeolas, todavía sin el remate del morro, finalizaron.

FLOTA MERCANTE - CASTRO URDIALES

<u>NAVIER</u>	<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>REGIST</u>	<u>CARGA</u>	<u>GRUPO EMPRESARIAL</u>
<u>A</u> Compañía Vapor Castro-Alén	1899	Castro Urdiales	1559	2700	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Carranza	1900	Fernando Carranza	2272	3500	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Martínez Pinillos	1900	José Martínez Pinillos	2555	4500	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Guillermo Pozzi		Guillermo Pozzi			Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez S.A.	1903	Alfonso	128	160	Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez Cerro	1909	Manuel del Cerro	2081	3000	Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez Cerro	1910	Segundo Cerro		3700	Portillo Ibáñez

²La participación fue tan intensa, que incluso los constructores materiales de la estación fueron Guillermo Pozzi y Basconi.

Compañía Vapor Castro - Alén	1901	Castro - Alén	1231	2100	Castro - Alén (L. Ocharan)
Compañía Vapor Castro - Alén	1935	Vizcaya	948		
Orbea y Acha		El Castro	117		
Ruíz y Sanchoyarto		El Cotoilino	64		
Díaz y Pascual		Castro	127		

Fuente: González Echegaray (68).

Como podemos apreciar en el cuadro anterior, buena parte de los barcos castreños estuvieron en manos de los personajes más íntimamente relacionados con las obras del puerto. Es el caso de Pozzi y Matínez Pinillos, alma de la contrata del puerto, del ferrocarril de Castro-Traslaviña y de los cargaderos de mineral de Urdiales. Sus barcos se dedicaban al transporte de mineral y también al traslado de los materiales utilizados en las propias obras portuarias. El otro “gran empresario” naviero de Castro fue nuestro gran conocido Luis Ocharan Mazas³ que, como también sabemos, fue uno de los principales inspiradores e interesados en la ampliación del nuevo puerto, cabeza del ferrocarril minero de Alén y del cargadero de San Guillén. En este caso los dos barcos de su propiedad se dedicaron fundamentalmente a cargar y transportar mineral de hierro.

El negocio naviero de Castro Urdiales siguió claramente el modelo bilbaíno del momento, en el que se inspiraba a modo de prolongación: formación de compañías navieras para la compra y gestión de un único buque y adquisición mayoritaria de unidades de segunda mano en el extranjero. Exceptuando exceptuando el caso de Ocharan Mazas, que conservó uno hasta la década de 1930, el resto de los barcos castreños desaparecieron hacia 1910/14. A falta de estudios más profundos⁴, parece dar la impresión de que la diminuta proyección naviera, y su corta duración en el tiempo, es consecuencia y a la vez reflejo, de la falta de progresos comerciales en el puerto y de la total supremacía del negocio de la exportación de minerales. Sin olvidar que estos hechos también ponen de manifiesto que a pesar de las obras, el de Castro era un puerto incapaz de garantizar una estancia segura y prolongada a una flota moderna de buques de vapor, y más si estos últimos tenían un tamaño considerable, tal como iban perfilando los avances técnicos del sector.

4. ¿RESULTÓ UN FRACASO EL PUERTO NUEVO DE CASTRO URDIALES?

Si tenemos en cuenta que en la práctica entre 1915 y 1930 al puerto de Castro sólo llegaban barcos para guarecerse de algunas situaciones de mal tiempo, o para recoger los preceptivos prácticos, efectuar el obligatorio control fiscal y aduanero, para marchar directa y rápidamente a los cargaderos que regaban la costa entre Ontón y Sonabia, la contestación a la pregunta formulada en el encabezamiento de este apartado es muy rápida: sí, el puerto de Castro

³La Unión Castreña, bendición del vapor “Castro-Alén”, 9 de mayo de 1901.

⁴El material a este respecto se encuentra en el fondo documental de la Aduana de Castro Urdiales, depositado en el Archivo histórico provincial de Cantabria. Pero, desgraciadamente para los investigadores, este rico material histórico es hoy inutilizable por falta de espacio físico en el Archivo.

Urdiales resultó un fracaso. Pero, está muy claro, el análisis de las grandes obras públicas no se puede realizar en una sola dirección. No se puede hacer con perspectiva “micro”, y sí con una óptica más “macro” en sintonía económica.

Desde estos otros ángulos hay que ir introduciendo matizaciones muy importantes que poco a poco pueden hacer que cambiemos la afirmación negativa anterior. En primer lugar no deberíamos perder de vista que las infraestructuras, las obras materiales, siguen estando en Castro; y esto supone para la Ciudad y para la costa cantábrica un activo patrimonial que puede ser utilizado ahora y en un futuro para muchas actividades. Pero es que, además, y creo que esto es muy importante, las obras del puerto, aunque mejor sería decir el anuncio de que se iban a hacer, produjeron un cambio de mentalidad y un clima de optimismo en el futuro económico muy profundo en Castro. Literalmente se podría decir que con las obras portuarias Castro Urdiales pasó de villa pesquera tradicional y pequeña a una ciudad moderna en todos los sentidos.

4.1. ESPERANZA EN UN FUTURO DE PROGRESO

A la altura de 1896, un año después del proyecto de rompeolas de Riquelme, el ambiente de optimismo en Castro era abrumador. Puerto nuevo y ferrocarril se pensaba que iban a ser la panacea, hasta convertir a la antigua villa en un núcleo industrial y comercial casi a la altura de la vecina Bilbao. No es nada raro encontrarnos con artículos en la prensa local, como el siguiente aparecido en el año 1896, plagados de euforia económica:

“ *EL CASTRO FUTURO*. Los grandes capitales han fijado su codiciosa mirada en este pueblo para hacer de él un gran centro de vida; tal es el tráfico que, por ley natural, y pese a quien pese, vendrá a no dudarlo, al puerto más limpio, más cómodo y seguro, y más barato que va a tener el Norte de España.

A este importante factor hay que agregar otro más interesante aún, a saber: el ferrocarril de viajeros, que con tan buen acuerdo se construye en dirección al interior de España. Si llega a ser un hecho la conclusión del ferrocarril del Mediterráneo, que ya está en construcción, tendremos a Castro, que, dotado de un gran fondeadero, será también cabeza de un ferrocarril económico que, por ser de vía estrecha, y salvar la distancia del Centro de España al mar, en pequeño número de Kilómetros relativamente a



las líneas del Norte, conducirá las mercancías, tanto de exportación como de importación a precios fabulosamente baratos; lo cual unido a la baratura del puerto, que sobre ser el más seguro, será también el más barato del Cantábrico por no exigir su conservación ninguna clase de gabelas de tanto en tonelada para obras del puerto, etcétera; dará por resultado un gran movimiento comercial; y esto ya es de suyo bastante para romper los diques que hoy encierran al pueblo.

Otro factor no menos importante es, la construcción de los ferrocarriles mineros”⁵.

La fe en el brillante futuro inmediato de Castro era total al poco de iniciarse las obras portuarias: “(...) en este activo hormiguero de gentes, que se multiplican, tendiendo vías férreas, horadando montañas y reparando soberbios puertos...”⁶ El puerto, los ferrocarriles mineros y de viajeros⁷, y las mejoras de las carreteras, culminadas con un fabuloso proyecto para construir un túnel que salvara el puerto de Las Muñecas⁸, cambiarían en pocos años completamente el aspecto de Castro: “(...) y no es aventurado establecer que, pasados treinta años, tenga Castro un número de habitantes tres veces mayor que el que actualmente alcanza. Tal es la importancia que encierra para la villa la construcción de su puerto y ferrocarriles tanto de viajeros como de mineral”⁹.

En este ambiente todo eran demandas de elementos nuevos, que se veían como lo más natural para un pueblo tan próspero: hubo quien pensó en que había que abrir un sucursal del Banco de España en la Villa¹⁰; quien abogaba por colocar fábricas de todo tipo, incluso hasta una fábrica de azúcar de remolacha¹¹; y los que con urgencia demandaban una ampliación fuerte de la plantilla de prácticos para atender al crecimiento del tráfico naval en el puerto¹².



4.2. DINAMIZACIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Antes ya hemos apuntado algo al respecto. Una de las consecuencias más visibles derivadas del anuncio y posterior ejecución de las obras de ampliación y mejora del puerto fue que *revolucionó* en gran medida el urbanismo de nuestra antigua Villa. Se crearon una serie de arterias que iban a modificar el concepto urbano existente hasta entonces, y sobre todo la forma

⁵Fray Verás, 11 de octubre de 1896.

⁶Ibidem.

⁷Era tal la confianza de Castro en el papel que iban a jugar los ferrocarriles, que el propio Ayuntamiento compró un paquete de obligaciones de la Compañía Tudela - Bilbao, sin duda, pensando en futuras conexiones, A.M.C.U., leg. 1.555, exp. 4.

⁸Fray Verás, 2 de mayo de 1897.

⁹Ibidem, 1896.

¹⁰La Unión Castreña, 27 de enero de 1901.

¹¹Fray Verás, 24 de octubre de 1897.

¹²La Unión Castreña, 12 de noviembre de 1899.

en que los castreños se habían acercado a la línea de la costa inmediata. Como primer precedente se ha de notar que la construcción del muelle de la calle de la mar y su posterior ampliación con el muelle Oeste y de Eguilior supuso una ganancia sustancial de espacio. Luego el muelle de Ocharan Mazas el primer hito serio de sobrepasar el viejo encorsetamiento creado por la muralla medieval. Y, finalmente, la creación de los caminos de acceso y auxiliares a las propias obras del puerto. Se hicieron estos últimos, como sabemos, por dos razones: una, para que el ferrocarril de la contrata pudiera llegar hasta el Peñón de Santa Ana, y , otra, para que más tarde pasara a ser la arteria que enlazara con el rompeolas contemplado como muelle y zona de atraque.

La consecuencia más visible de todas estas construcciones fue la aparición de un cordón caminero que desde la playa iba hasta Santa Ana rodeando a la antigua Dársena y zonas aledañas. Y éste cambió radicalmente la forma de concebir la llegada al puerto y costa: antes las calles desembocaban radicalmente en los puntos de embarque, muelles y malecones; ahora se podía ya recorrer, y pasear, en circunvalación por toda la orilla todo el perímetro marítimo y portuario de Castro.

Las obras portuarias, además, dieron el *pistoletazo* definitivo para que comenzara una verdadera carrera por construir más y más edificios nuevos. Casas y palacetes para la burguesía, especialmente bilbaína, que venía a pasar las temporadas veraniegas, y edificaciones de carácter público y municipal. Empezó así a cambiar la fisonomía de la Ciudad, que de una pequeña villa pesquera de abigarrado y encogido caserío se fue abriendo a un núcleo urbano cada vez más moderno y residencial. Estamos en los años en que se levanta el palacio de Ocharan y la residencia Dolores de los Heros (1899), se reforma el edificio Consistorial (1893/97), se erige el nuevo Matadero, Estación del ferrocarril (1899), Plaza de Abastos y Mercado (1908), Plaza de Toros (1910), Hospital (1914) y las residencias particulares diseñadas por el arquitecto Leonardo Rucabado¹³.

Se produjo en todo este complejo proceso una feliz coincidencia. Justo, entre los años 1889 y 1902, el momento de arranque de las obras portuarias, trabajó para el Municipio el brillante arquitecto Eladio Laredo¹⁴, muy unido, por si fuera poco, por lazos de fuerte amistad con el dinámico y emprendedor Luis Ocharan. La consecuencia fue una cascada de obras privadas y públicas de primera magnitud. Puerto, ferrocarriles, minas, edificaciones nuevas; todo era modernidad en Castro Urdiales¹⁵.

5. CAMBIO DE SINTONÍA

Si a la gran euforia castreña hemos de poner fecha, ésta correspondería a la última década del siglo XIX. Sin embargo, a comienzos del siglo siguiente las cosas empezaron a estar ya menos claras. Los castreños, como de nuevo recoge ampliamente la prensa local, sin dejar de apoyar a las obras portuarias, empezaron a dudar de que aquellas fueran la panacea, e incluso vuelven ya la vista hacia el posible futuro más brillante en el turismo de la localidad:

¹³Basurto (86).

¹⁴Ordieres (92).

¹⁵Incluso se llegó, en pugna con la candidatura de la ferroviaria ciudad de Miranda de Ebro, a pensar en colocar toda una serie de cuarteles militares en la zona de Cotolino, A.M.C.U., L. 48 y leg. 1600, exp. 7, "*Expediente instruido para la construcción de un cuartel en Castro Urdiales*".

“(…) Castro ¿prospera?

Triste en confesarlo; pero examinado íntimamente su progreso no resulta tan real y positivo como todo buen castreño desea para su querido pueblo.

¿Cuál es la causa? Tomar lo pasajero y limitado por real y positivo.

La villa de Castro Urdiales, por efecto de las obras que se hallan en ejecución, se nota alguna aglomeración de forasteros, lo cual ha hecho que la animación del mercado salga de su acostumbrada tranquilidad; pero hay que tener en cuenta que estas obras, unas han terminado (la construcción de los ferrocarriles) y otras han de terminar en plazo no lejano (obras del puerto), y entonces, es indudable vendrá notoriamente la paralización del tráfico comercial, y podremos advertir como disminuye la animación de nuestra plaza; pues hasta la única industria que antiguamente daba vida a esta población, las conservas de pescado, está hoy paralizada.

Ahora bien: en estas circunstancias ¿qué nuevas industrias o nuevos horizontes se trata de descubrir?

Que nosotros sepamos, nada hay en perspectiva que resulte práctico.

(…) En la playa y en las temporadas veraniegas tenemos parte de nuestro porvenir...”¹⁶

Un cambio de perspectivas bastante radical. Había que invertir en hoteles y en infraestructura turística, pues “En cambio a Castro no se le agotará su hermoso mar ni su pintoresca playa, y en ambas cosas hay que reconcentrar todo nuestro pensamiento”¹⁷. A partir de 1910 los dirigentes castreños ya son conscientes de que el puerto nuevo no va a suponer el “remedio universal” para todas las necesidades de la ciudad. Ahora el problema era acelerar todo lo más posible la actividad de la empresa constructora para acabar unas obras que, dado la lentitud de los trabajos, eran ya una auténtica carga y que estaban perjudicando seriamente, desde el punto de vista estético y de ocupación espacial, uno de los negocios en los que sí se seguía confiando: el turismo estival. No es de extrañar que las actas municipales del Consistorio recojan prácticamente todos los años acuerdos para instar a las autoridades portuarias a que las obras se acaben cuanto antes.



¹⁶La Unión Castreña, 13 de diciembre de 1901.

¹⁷Ibidem, 21 de diciembre de 1901.

6. ALTERNATIVAS

6.1. UNA FUENTE DE INGRESOS FISCALES

En gran parte decepcionados, sabedores de que las obras portuarias nuevas no iba a asegurar el desenvolvimiento económico en progreso a corto y medio plazo, los ediles castreños comenzaron a contemplar el futuro puerto como una posible fuente de ingresos fiscales con la que enjuagar parte de sus siempre deteriorada tesorería. Por primera vez, así se manifestaba el Ayuntamiento en el mes de mayo de 1912:

“También se dio lectura del informe emitido por la Comisión de Hacienda manifestando que en cumplimiento de lo acordado por este Ayuntamiento en sesión celebrada el veinticuatro de Abril último, ha examinado la propuesta de arbitrios e impuestos que se intenta establecer en este puerto, así como lo preceptuado en Ley de siete de julio de mil novecientos once, y en vista de todo ello y de la vigente ley de puertos, estima que deben hacerse las observaciones siguientes:

Primera: Atendiendo a que la Dársena actual construida hace más de doscientos años y sin duda alguna con un carácter permanente local, para las atenciones de la clase pescadora de estos vecinos, no reúne condiciones a propósito para las operaciones de carga y descarga de mercancías, no debe establecerse ningún arbitrio o impuesto en lo que a ella respecta.

Segunda: Que cuando las obras del puerto exterior, hoy en construcción, estén terminadas o por lo menos se encuentren en estado de poder utilizarse para las operaciones de carga y descarga, entonces podrán establecerse los indicados arbitrios e impuestos, respetando siempre los derechos adquiridos por empresas particulares que tienen cargaderos propios.

Tercero: Que para cuando llegue este caso se nombre una Junta de Obras del puerto encargada de la administración e inversión de los arbitrios e impuestos con arreglo a las leyes antes indicadas, incoando al efecto el oportuno expediente”¹⁸.

O demasiado ingenuos o extremadamente astutos, los gobernantes de Castro Urdiales, olvidando y obviando que la propiedad y gestión del puerto era ahora del Estado, al año siguiente, en 1913, se plantearon seriamente cobrar 10 céntimos por cada tonelada de mineral cargada en los barcos con el fin de paliar el déficit municipal¹⁹.

6.2. UNA JUNTA DE OBRAS PARA EL PUERTO DE CASTRO

Lógicamente los intentos del Ayuntamiento por controlar fiscalmente la actividad portuaria fracasaron frente a al titularidad estatal. Pero no se conformaron por ello. En el año

¹⁸A.M.C.U., L. 41 , sesión del 29 de mayo de 1912.

¹⁹A.M.C.U., L.42.

1920 se comenzó a perfilar claramente una nueva estrategia, antes solamente esbozada, para lograr que los sectores más fuertes de la burguesía local y el propio Ayuntamiento recuperaran la gestión del nuevo puerto que estaba a punto de ser finalizado: la creación de una “Junta de Obras del Puerto”. En la sesión del 22 de septiembre de aquel año diáfamanamente algunos concejales tomaron la palabra “proponiendo que por la Corporación se entablen las gestiones necesarias para la creación de una Junta de Obras del Puerto de esta ciudad, al igual que las existentes en Bilbao, Santander, Ondárroa y otros puertos análogos, para que una vez terminadas las obras de esta localidad se encargue de su conservación y gobierno utilizando los recursos que la ley concede”²⁰.

La idea se aprobó por unanimidad así como el hecho de comenzar a hacer las diligencias en aquella dirección. Pocos días después:

“También se dio lectura de la moción presentada por el Señor Alcalde manifestando que de conformidad con lo acordado por este Ayuntamiento en sesión de veintidos de septiembre último para solicitar la constitución de una Junta de Obras del Puerto de esta localidad, la Alcaldía ha dado principio al expediente según determina la ley de siete de julio de mil novecientos once que es la vigente y después de haber obtenido los certificados de la Ayudantía de Marina y Administración de Aduanas necesarias este efecto, procede par seguir tramitando el expediente, que por el Ayuntamiento se estudien las tarifas que deben regir para dicha Junta conforme a la disposición legal antes mencionada; en su vista los señores concejales acuerdan que pase a estudio de la Comisión de Hacienda”²¹.

6.3. PROYECTO PARA CREAR UNA ESCUELA NÁUTICA

El proyecto de l “Junta de Obras del Puerto” tampoco cuajó. Y pocos resquicios quedaban ya para hacer algo *por y con* el puerto al Ayuntamiento de Castro. Acostumbrados desde la Edad Media y hasta comienzos de la década de 1880 a controlar todo lo que tuviera que ver con el puerto, ahora se desesperaban porque los resquicios que había para seguir haciéndolo eran casi insignificantes. Sólo se podía intentar influenciar políticamente para que las autoridades del Gobierno central hicieran mínimamente algún caso a las demandas más urgentes.

Poco se podía hacer. Pero, casi como un último coletazo, en el año 1923 a un concejal se le ocurrió una idea para engrandecer de algún manera el prestigio naval de Castro Urdiales:

“Se dio cuenta de una moción presentada por el concejal Telesforo Zaballa manifestando que guiado siempre de fines altruistas y desinteresados para todo aquello que a Castro y su término municipal se refiere y sin miras particulares de

²⁰A.M.C.U., L. 48.

²¹Ibidem, sesión del 24 de enero de 1920.



ninguna clase pues en este asunto solamente quiere exteriorizar sus buenos deseos en cuanto redunde en beneficio de esta hermosa Ciudad Cántabra por lo cual tiene el honor de exponer a la consideración de la Corporación municipal la moción siguiente: Que existiendo hace años Escuelas de náutica oficial en Bilbao, Santurce, Bermeo, Plencia, Lequeitio y otros puertos y teniendo en cuenta la importancia de la Ciudad y Puerto de Castro-Urdiales, que además de la industria pesquera que cada día se va intensificando más, existen por otra parte dos cargaderos de minerales donde atracan barcos de dos mil toneladas sin contar otros cargaderos próximos de mayor movimiento e importancia afectos a esta zona marítima y alegando además razonamientos que estima convenientes, propone se acuerde y se gestione sin demora lo que sigue: Que el Ayuntamiento de Castro-Urdiales solicite del ministerio correspondiente previos los trámites legales necesarios la creación en esta Ciudad de una Escuela de Náutica Oficial en las mismas condiciones que las concedidas hasta la fecha en distintos pueblos y con el mismo objeto, donde tendrán ingreso los jóvenes de todas las clases sociales pertenecientes a este distrito y en su día con brillantes notas de estudio serán expertos y bravos marinos orgullo de su pueblo y de la Marina Mercante Española; que también le parece que este asunto sea de sumo interés para todos por cuanto no supondrá grandes sacrificios para el erario municipal, pero sí de grandes resultados prácticos y positivos para la vida de los pueblos y sus habitantes, especialmente para las clases humildes que son los verdaderos necesitados en todos los órdenes; quedaron enterados los señores concejales y por unanimidad acuerdan resolver de conformidad con lo propuesto en dicha moción”²².

7. ¿REORDENACIÓN PORTUARIA? 1923 - 1924

Cuando en 1923 las obras estaban a punto de finalizar ciertamente la mayor parte de las sociedades, compañías e individuos directamente implicados en actividades navales para nada creían ya en la posible función comercial del nuevo puerto de Castro Urdiales. Pero, sin embargo, el Ayuntamiento todavía tenía alguna esperanza. Por eso se opuso a la petición hecha por Antonio Ibáñez de convertir buena parte del contramuelle en simplemente una explanada

²²A.M.C.U., L. 51, sesión celebrada el 7 de marzo de 1923.

par almacenar carbón. Aún conservaban la idea de que aquel nuevo muelle tenía que ser la plataforma comercial del puerto, y abandonar definitivamente el pequeño muelle Sur, que desde el siglo XVI había sido el punto de atraque de los veleros de cabotaje y que ahora se había quedado muy pequeño y anticuado:



“Puesto de manifiesto el expediente promovido por don Antonio Ibañez Gutierrez solicitando al Estado la concesión de una faja de terreno en el Contradique de este puerto que está todavía en construcción, expediente remitido a este Ayuntamiento por el Señor Gobernador Civil de la provincia para que por esta Corporación se emita informe respecto a lo en él solicitado y abierta discusión sobre el mismo hizo uso de la palabra el Señor Erquicia el cual se manifestó contrario a la concesión que se solicita por ser

de manifiesto perjuicio para los intereses de este puerto pues entendía que tal contradique debe ser destinado a muelle comercial o de cabotaje porque a su entender era ese el objeto de la construcción; adujo también que el muelle Sur actualmente destinado a operaciones de cabotaje resultaba insuficiente para su objeto, pues constantemente se ve que hay barcos que están obligados a esperar en la dársena exterior a que quede espacio libre en dicho muelle para poder hacer a su vez las operaciones de carga y descarga de mercancías o materiales; expuso también el Señor Erquicia la necesidad de que el muelle Sur fuese destinado para las operaciones que necesitan realizar las embarcaciones pesqueras pues dado el incremento que esta industria ha tenido de poco tiempo a esta parte²³ y contando solamente con el muelle Norte dos rampas y tres escalas que hay dentro de la dársena interior para efectuar los trabajos de alijo de pesca y demás operaciones de las embarcaciones pesqueras resultan insuficientes y pueden llegar a tal insuficiencia hasta causar perjuicios a la clase pescadora, por lo que entiende que el Ayuntamiento debe oponerse a la concesión solicitada. A continuación hizo uso de la palabra el Señor Pérez Quintana el cual adujo y confirmó lo manifestado por el Señor Erquicia. Requerida la Presidencia para que manifestara su pensamiento lo hizo abundando en las mismas condiciones que los Señores Erquicia y Pérez Quintana y manifestó que había pulsado la opinión del Comercio y de la Industria locales, así como la de muchas significadas personas de la localidad, opinión perfectamente reflejada en el semanario “Ilustración de Castro” del domingo día tres del corriente y en todos había encontrado el parecer unánime de que el Ayuntamiento debía oponerse por todos los medios a su alcance para la pretendida concesión; hecha por la Presidencia la pregunta de que si alguno de los Señores Concejales tenían que manifestar algo en contrario a lo expuesto, los Señores Erquicia, Pérez Quintana y la Presidencia, y no habiendo ningún Señor Concejal que usara de ese derecho, se acordó por unanimidad que el Ayuntamiento se oponga a la concesión de una parte del Contradique para depósito de carbón solicitada por

²³Parece evidente que se refiere a la aparición gradual de los barcos vapores (“vaporcitos”) de pesca.

don Antonio Ibáñez Gutiérrez al Estado y que por la Alcaldía se emitiera informe en el sentido de completa oposición a la pretendida concesión”²⁴.

Un año después la “Junta Directiva del Círculo de la Unión Mercantil e Industrial” exponía en un escrito enviado al Ayuntamiento: “ (...) que dadas las malas condiciones que reúne el actual muelle que se utiliza para el embarque y desembarque de mercancías en este puerto, tanto por sus reducidas dimensiones como por la insuficiencia del calado para barcos de algún tonelaje y entendiéndose que el plazo de concesión para la construcción del Contradique Sur, es el indicado para estas operaciones, ha terminado, solicita de la Corporación se sirva recabar de la Jefatura de Obras públicas, o de quien corresponda, de que por los Señores Contratistas de dicho contradique sea hecha entrega en el más breve plazo de las expresadas obras, por ser de urgente necesidad el destinarlo a las indicadas operaciones de carga y descarga...”²⁵

El Ayuntamiento, no lo olvidemos, que ya no era la institución directamente responsable del puerto, preconizaba una reordenación de la actividad portuaria de acorde con tiempos más modernos, con las nuevas instalaciones y nuevas necesidades. Sin embargo, curiosamente, al otro año, en 1924, se publicó el proyecto de reglamento del puerto²⁶ (ver documento adjunto), en el que definitivamente quedaban las cosas muy claras. En primer lugar, remarcaba que eran el Ministerio de Fomento, la Ayudantía de Marina y la delegación de Aduanas las autoridades con competencias en el puerto: el primero, a través de la delegación de Obras públicas de Santander, el responsable de la conservación de las infraestructuras; el segundo tenía competencias absolutas en todo lo que tuviera que ver con el movimiento de los barcos; y, la última, llevaría fundamentalmente las cuestiones fiscales y de control comercial.

Pero lo que más llama la atención, por eso antes hemos utilizado la expresión “curiosamente”, es que la ordenación dibujada por el reglamento de 1924 reproduce un modelo casi idéntico al que funcionaba cuatro siglos antes: la Dársena antigua era la zona destinada a albergar la flota pesquera, el muelle Sur seguía siendo en ella el auténtico muelle comercial de Castro, y los barcos mercantes debían fondear, y no por mucho tiempo, en la nueva bahía. Como vemos, a pesar de los movimientos del Ayuntamiento, los gestores del puerto poca confianza, por no decir ninguna, tenían en aquellos años en el futuro comercial de Castro Urdiales.

8. BENEFICIADOS

Después del escalofriante período de casi tres décadas, y también tras casi un siglo de lucha de las autoridades locales, el puerto de Castro Urdiales ya estaba acabado en el año 1927 ¿Pero quién se había beneficiado, o podía hacerlo, de las obras y aparición del nuevo puerto?

Sin ningún tipo de dudas, uno de los personajes que más directamente se benefició, y también uno de los que más lucharon por las obras, fue Luis Ocharn Mazas. Sin olvidar los pingües beneficios obtenidos con la construcción del muelle que llevaba su nombre, Ocharan asentó su cargadero, el de Castro-Alén o de San Guillén, en la mejor zona de fondeo para barcos

²⁴A.M.C.U., L. 51, Actas, sesión celebrada el 6 de junio de 1923.

²⁵A.M.C.U., L. 52, p. 127 y 128.

²⁶A.M.C.U., leg. 1612, L. 11.

de cierto porte de la antigua Concha de Castro, que, además, fue el primer espacio que se empezó a proteger con el inicio de las obras del rompeolas, notando enseguida los efectos protectores del gran dique. El cargadero de Alén fue también uno de los más activos de toda la costa castreña.

EMBARQUES DE MINERAL - CASTRO URDIALES

<u>CARGADEROS DE MINERAL</u>	<u>BARCOS VAPORES</u>		<u>TONELADAS CARGADAS</u>	
	<u>Año 1899</u>	<u>Año 1900</u>	<u>Año 1899</u>	<u>Año 1900</u>
Saltcaballo	114	109	263.160	256.762
Castro-Alén	67	86	113.535	154.490
Dícido	64	64	114.690	132.220
Urdiales	46	42	77.421	63.895
Ontón	41	35	85.400	78.593
Sonabia		1		1.640

Fuente: *La Unión Castreña*, 13 de enero de 1901, n.º. 136.

Indudablemente el resto de las compañías y grupos mineros también se beneficiaron de las nuevas obras. Ya lo hemos repetido en diversas ocasiones, a pesar de que el ingeniero Riquelme en el año 1895 había contemplado la posibilidad de utilizar el rompeolas también como un muelle comercial, el puerto de Castro se ideó como una gran balsa protectora: los cargaderos en cantilever se pensaron para cargar rápidamente el mineral de hierro en los vapores mercantes, pero sus los fondeaderos eran siempre lugares peligrosos y desabrigados; por eso los navíos en muchísimas ocasiones tenían que “salir pitando” en busca de un rápido refugio. Esa fue la finalidad fundamental por la que se diseñó en un principio el puerto de Castro.

Cundo entre los años 1910 y 1924, aún sin terminar las obras, pero gozando, y en gran medida, de la protección del magnífico rompeolas, da la impresión de que los mejores años para los embarques de mineral en los cargaderos castreños habían pasado ya. La alternativa, entonces, con el proyecto de contradique de Lucio Felipe Pérez, fue volver a recuperar la idea de la posible utilización comercial; pero tampoco esta salida al final tuvo éxito.

Retomando de nuevo el epígrafe inicial sobre los sectores o personajes beneficiados por las obras, tampoco podemos olvidar, y creo que es sumamente importante, un hecho trascendental: las obras portuarias *en si* fueron un gran negocio. Negocio para la contrata y sus dirigentes (Pozzi, Martínez Pinillos, Basconi...) que, además de permanecer en Castro durante bastantes décadas cobrando del Estado las partidas anuales correspondientes a cada campaña de trabajo, aterrizaron en el control de buena parte de los negocios ferroviarios, navales y de embarque de minerales.

Pero las obras, *en si mismas*, fueron también un buen negocio para Castro Urdiales, pues supusieron una importante inyección de dinero durante muchos años. Las cantidades que el Estado se gastó aquí significaron un aumento de puestos de trabajo y, sobre todo, la aparición de un largo período en el que el consumo en toda la amplia gama de pequeñas actividades

comerciales creció con bastante notoriedad. El dinero público lubricó toda la actividad económica castreña durante prácticamente 35 años.



9. EN EPÍLOGO

El problema, y ya lo hemos antes planteado de una u otra forma, para Castro y también para el Estado, era *qué hacer con el puerto una vez acabadas las obras*. El crecimiento del tamaño de los barcos mercantes y la presencia cercana del gigantesco puerto de Bilbao cerraban definitivamente la posibilidad de la posible proyección comercial a gran escala.

Está muy claro que el puerto de Castro Urdiales, tal como se diseñó y ejecutó, llegó tarde. Pero aún así, se podía catalogar técnicamente como un buen puerto para algunas actividades. Realicemos, para acabar, un pequeño análisis y enumeración con sus problemas:

A). Era un buen puerto de abrigo y refugio, aunque ya hemos visto que no siempre, para los barcos mercantes de pequeño y mediano porte. Sobre todo para aquellos que se acercaban a embarcar mineral a los cargaderos. Así que, bien que mal, mientras el negocio de la exportación minera siguiera funcionando la presencia del puerto tenía una justificación importante. Lo que pasó, y el tiempo se encargó de certificar, es que en 20 o 30 años aquella actividad acabó diluyéndose.

B). Era, también, un buen puerto para que los barcos veleros se pudieran refugiar con garantías de arribada rápida y relativamente fácil. Pero el mundo de la navegación a vela cuando las obras de Castro finalizaron esta a punto de decir un “adiós” definitivo.

C). Podía seguir siendo un magnífico puerto comercial para operaciones de transporte de cabotaje con barcos vapores pequeños y medianos. Pero también este tipo de tráfico costero estaba sucumbiendo frente a la primacía del transporte ferroviario y, enseguida, del efectuado con camiones por carretera. En este sentido no hay más que repasar la documentación conservada en el archivo municipal en lo que se refiere a mercados y Plaza de abastos, para darse cuenta de que hasta casi finales del siglo XIX la mayor parte de los víveres y artículos de primera necesidad llegaban a través de la mar, y que después de la instalación del ferrocarril de Traslviña, a pesar de su pequeño tamaño y muchas deficiencias, el contingente mayor de mercancías comenzó a arribar por este nuevo medio.

D) Sin duda, el nuevo puerto podía haber sido la base de una potente flota pesquera, y más en una localidad con la trayectoria y tradición ancestral que esta actividad tenía. Pero justo en los años en que tuvieron lugar las obras y cuando finalizaron, el sector pesquero estaba en muy descapitalizado y con unas formas de hacer y ver las cosas todavía muy poco evolucionadas como clara herencia de tiempos pasados. Los mejores tiempos de la pesca castreña, coincidiendo con el esplendor de la transformación escabechera y con el nacimiento de una potente industria conservera, tuvieron lugar entre aproximadamente los años 1850 y 1890. Es decir, cuando el puerto estuvo ya acabado, el sector pepesquero había dejado ya atrás sus mejores tiempos y estaba inmerso en una crisis muy seria. El contingente de población dedicada a las faenas pesqueras descendía, paradójicamente huyendo hacia sectores más pujantes y de vida algo más fácil entonces, como la construcción o la minería. La vieja estructura gremial de origen medieval estaba en el punto más álgido de su disolución: fuerte agitación social y divisiones internas con la creación de nuevas organizaciones y pósitos. Técnicamente los métodos de pesca evolucionaban muy despacio, con una oposición frontal a la aparición de novedades y a la llegada de capturas desde otros puertos. El avance del sistema de arrastre desde otros puntos costeros estaba diezmando muy de prisa, cuando no aniquilando, las reservas de los viejos caladeros castreños. En definitiva, el mundo gremial, a pesar de estar sumido en un proceso de disolución, aún imperaba en el forma de concebir las cosas, opiniéndose al cambio.

Sin embargo, el nuevo puerto no fue una oportunidad perdida totalmente por el sector pesquero: la llegada de los primeros barcos “vaporcitos” entre los años 1902 y 1903 coincide con los primeros avances serios en las obras del rompeolas y, por tanto, con su acción protectora. Aunque la finalidad con la que se diseñó y construyó el nuevo puerto no era, ni mucho menos, la de dar cobijo a una flota pesquera moderna, motorizada y potente, bien podía verse que sí podía servir a ese fin. De momento, en aquellos años (1905-1928) la potencialidad del puerto en este sentido todavía se dejaba notar poco. Pero el aumento extraordinario de la flota pesquera castreña, con las fáciles líneas de crédito abiertas por el Gobierno y la llegada del mundo de las cooperativas, en los años 60 y 70 del siglo XX se encargará de demostrar las posibilidades portuarias de Castro. Sin las infraestructuras creadas a principios de la centuria hubiera sido imposible albergar a la flota, aunque, y ya es otra historia, tampoco ésta durara muchos años.

Si hemos de poner punto final a este trabajo, bien podríamos decir que, para lo que fue diseñado, el puerto de Castro Urdiales llegó tarde. Se cumplió aquí desgraciadamente el drama que suelen arrastrar muchas de las obras portuarias: el puerto, aún antes de acabarse totalmente, se había quedado pequeño para el rumbo que tomaban las grandes flotas mercantes y, además, anticuado. Pero, no lo olvidemos nunca, allí estaba, no solamente como símbolo de una de las épocas más brillantes de la historia económica castreña, como un gran patrimonio castreño que

en un futuro próximo podía, y puede, dedicarse a otras actividades, aunque no fueran ya la protección al embarque de minerales o la actividad comercial a media y gran escala.



CANTO DE LAREDO

Desde la boca de la ría de Santoña sigue el arenal de Laredo (o de Salvé), como dicen en el país), en dirección al SE. Produce seno cerca del Canto de Laredo, que es un cabezo peñascoso y saliente en forma de península. Su extremidad oriental demora al 123° de la batería de Isabel II, distante 2,3 millas. Produce un recodo por la parte del E., y otro por el del W.

PUERTO DE LAREDO

En este último recodo está el muelle y puerto de Laredo, que actualmente queda completamente en seco en las bajamares vivas y que sirve de refugio a numerosas embarcaciones de pesca. Se hace por él algún comercio de pequeño cabotaje durante la estación de verano; pero en el invierno es preciso, con frecuencia, varar en tierra firme las embarcaciones, pues la mar que recalca suele hacer peligrosa su permanencia a flote.

La villa de Laredo, de gran importancia en otro tiempo, tiene en el día 5.097 habitantes que viven, en general, de la pesca e industrias de ella derivadas.

PIEDRAS Y BATERÍAS DEL RASTRILLAR

Un conjunto de piedras y arrecifes, llamado Rastrillar, salen del pie del Canto de Laredo, en direcciones del E. N. y W., produciendo algún abrigo al puerto de Laredo. La batería del Rastrillar se ve sobre el monte llamado la Atalaya.

EL AHORCADO

A partir de este peñasco corre la costa para el E. Escarpada y hondable, y a 2 millas escasas de distancia se encuentra el Ahorcado, que es un promontorio escarpado, alto y acantilado, que, visto desde el N., presenta su cumbre en forma de horqueta.

Entre la Punta del Rastrillar y El Ahorcado hay un bajo formado de ajones que casi quedan en seco en bajamar y sale de la costa en dirección N. una media milla.

ENSENADA DE LA YESERA

Por la parte E. del Ahorcado hay una pequeña ensenada que nombran la Yesera, por haber en sus inmediaciones minas de yeso.

MONTE DE CANDINA

Como a una milla más al E. del Ahorcado está el Monte Candina, cuyos escarpados llegan hasta la orilla del mar. Tiene unos 418 metros de altura y es notable por los manchones blancos que se destacan del fondo oscuro que produce el bosque que lo cubre. El monte es de roca caliza que se descubre en parte, y termina en picos, no tan pronunciados como los del monte de Santoña.

Entre la Yesera y el Candina hay un islote, llamado Peña del Cura, muy poco apartado de la orilla, con paso para lanchas. Otros varios pedruscos, que apenas salen de la costa, se hallan entre el Ahorcado y el Canto de Laredo.

El monte Candina es buen punto de reconocimiento desde mar afuera.

PUNTA DE ORIÑÓN O DE SONABIA

Del pie del indicado monte avanza hacia el EN., por distancia de 0,5 millas, un brazo de tierra, bajo y estrecho, conocido con el nombre de Punta de Oriñón, y también de Sonabia. Forma lomo en su medianía, y se une al monte por medio de una lengua de tierra estrecha y baja, que la pleamar invade en parte, y aun la cubre cuando en semejantes circunstancias hay mar de leva. Visto desde lejos este brazo de tierra, aparece como si fuese una isla baja y bien destacada de la costa. Su extremidad es sucia, y conviene darle 0,5 millas de resguardo cuando hay mar gruesa.

CARGADERO DE SONABIA

Resguardado por esta punta de Sonabia, y a la falda del mismo monte Canina, existe un cargadero de mineral de hierro procedente del citado monte. Pueden atracar vapores de 4,5 metros de calado máximo. Un práctico al servicio de la empresa explotadora está encargado de custodiar el buque y dirigir todas las faenas concernientes a la carga, después de haberlo pilotado hasta dicho cargadero un práctico de Castro-Urdiales. Durante la estancia del buque en ese lugar, la vigilancia ha de ser extrema, pues de recalar mar del NW. hay que largar amarras y tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto del Abra de Bilbao, si el tiempo arrecia.

PUNTA DE ISLARES

Al S. de la indicada punta está la llamada de Islares, nombre de un pueblo allí inmediato. La punta es baja, poco saliente y con algunas piedras a su pie. Constituye el límite oriental de la ensenada y arenal de Oriñón.

ENSENADA, ARENAL Y RÍA DE ORIÑÓN

Este extenso arenal circunda la ensenada y alcanza hasta el pie del monte de Candina, elevándose una parte de él por la falda oriental del monte. La playa es limpia y poco hondable.

Casi en la extremidad occidental de esta playa está la boca de la ría de Oriñón, que se interna al S. hacia el valle de Guriezo, y se le une el río Agüera. Entran en la ría lanchones y otros barcos costeros, cargados de mineral de hierro para las fábricas de fundiciones que hay en algunos pueblos del valle de Guriezo y altos hornos al carbón vegetal.

BARRA DE ORIÑÓN

La ría faldea el monte Candina por la parte oriental. Su barra es movable, y en el día tiene la entrada junto al monte. Debe entrarse en pleamar y buenas circunstancias de tiempo, porque en bajamar queda casi seca la boca.

El lugar de Oriñón, de 178 habitantes, está en la orilla occidental de la ría, sobre terreno llano y arenisco, en la falda del monte Candina. En la orilla opuesta está el lugar de Islares, de más vecindario, y la cetárea de Arenillas.

Desde larga distancia de mar afuera se reconoce la ría de Oriñón por la gran quebrada que forma el terreno comprendido entre los montes Candina y Cerredo. Se avista también desde mucha distancia el blanco arenal de Oriñón, sobre el cual se proyecta la punta del mismo nombre, o Sonabia, en forma de isla.

MONTE Y PICO DE CERREDO

El monte de Cerredo es escarpado y barrancoso hacia el W., y por su pie pasan la carretera de Castro y la ría de Oriñón. Se extiende por larga distancia hacia el E., y fenece cerca del pueblo de Castro-Urdiales. Su falda septentrional baja en pendiente relativamente suave hasta el mar, en donde termina con terreno bajo y costa seguida, cortada en grandes facetas de roca pizarrosa.

Hacia la parte occidental del monte, y en las inmediaciones de Islares, se levanta el pico de Cerredo, que es un mogote bien pronunciado que se eleva 642 metros sobre el nivel del mar, en cuyo remate hay un mojón de cantería del Instituto Geográfico como vértice de primer orden de triangulación. Este pico es buen punto de reconocimiento para buscar la ría de Santoña y el puerto de Castro-Urdiales.

Otro monte alto y parejo, visible solamente desde mar afuera, se halla al SW. del de Cerredo y al S. del de Candina 5,5 millas tierra adentro. Sobre su cumbre se levanta un mogote bien pronunciado, llamado el Castro, y en su remate está el Santuario de Nuestra Señora de las Nieves, de que se habló antes. Es el monte más elevado del valle de Guriezo, y es también marca para pescadores y buen punto de reconocimiento, como se dijo, para buscar la ría de Santoña.

PUNTA DE LA LASTRA

Pasada la punta de Islares sigue un pedazo de costa baja, llamado La Lastra, bastante pareja y con leves sinuosidades; la orilla es pizarrosa y escarpada, y presenta grandes facetas blanquecinas. Remata hacia el E. en un escarpado mayor y más elevado, que denominan Punta de La Lastra. Esta punta demora al 109° de la de Oriñón, distante 3 millas.

No es fácil reconocer esta punta desde mar afuera, porque se confunde con los demás escarpados de la costa.

ISLOTE Y PUNTA DE CERDIGO

Todo este pedazo de costa es limpio y bastante acantilado, si se exceptúa la piedra de Cerdigo, que es un islote bajo y negruzco inmediato a la punta del mismo nombre, que se halla entre las de Islares y Lastra. El islote se une al continente por medio de un corto arrecife que descubre en bajamar; cuando la mar es mucha, cubre al islote con sus rociones. Como a una milla hacia el E. está acordada la construcción del Semáforo de Urdiales.

PUNTA DEL REBANAL

Poco más de 600 metros al 111° de la punta de La Lastra, está la del Rebanal, más baja que aquélla, pedregosa y poco saliente. Despide arrecife peligroso que se prolonga por debajo del agua, en términos de sondarse 13 metros a 400 de la orilla. Debe darse más de una milla de resguardo a esta punta cuando hay mar gruesa del NW.

LA CABRERA

Más afuera el fondo es desigual y de piedra, notándose una prominencia cubierta con 30 metros, llamada La Cabrera, sobre la cual rompe la mar cuando es gruesa. Si se va de noche en busca del puerto de Castro-Urdiales, con procedencia de Santoña o del W., arranchando la costa, no debe ponerse la proa al faro de Castro-Urdiales, para darle el debido resguardo a la Punta del Rebanal. Conviene gobernar con proa al faro de la Galea hasta que el de Castro-Urdiales demore al S., en cuyo momento se podrá meter en demanda del puerto.

BAJO CASTRO-VERDE

La costa, entre Santoña y la Punta del Rebanal, es alta y montañosa en el interior, mientras en la orilla es relativamente baja y bastante limpia, si se exceptúa la Punta del Rebanal. Por fuera aumenta el braceaje a 100 y 117 metros; pero a las 8,5 millas al 11° de la indicada punta se halla un bajo llamado Castro-Verde, cubierto con 45 a 56 metros, sobre el cual se levanta considerablemente la mar cuando es gruesa, y aun rompe cuando se combina *una vaga* de mar con temporal del S. En ambos casos es preciso darle suficiente resguardo, pasando, bien por fuera o bien por tierra, de él. Es de corta extensión, y en sus caídas se sondan 75 y 83 metros, pasándose rápidamente a 117 y 124 metros.

Dicho bajo se halla en la enfilación del monte de la Cabarga de Santander con el alto del monte del Brusco; y el mogote Castro, sobre el cual está el santuario de la Virgen de las Nieves, con un pico poco pronunciado del monte de Cerredo, denominado Verde. Por esta circunstancia se da al bajo el nombre de Castro-Verde. El pico Verde está al W. del pico más elevado de Cerredo.

ENSENADA DE URDIALES

La punta del Rebanal es la extremidad N. de la ensenada de Urdiales. Esta ensenada se interna al SW. y termina en el frontón de Castro-Urdiales. Está abierta completamente al NE. con saco de 600 metros y fondo de piedra. El pequeño barrio de Urdiales se halla en la rinconada de W., no lejos de la orilla del mar.

CARGADERO DE URDIALES

En la rinconada W. de la ensenada de Urdiales, y al abrigo de la Punta del Rebanal, existe un cargadero de mineral de hierro, al cual pueden atracar y cargar en él vapores hasta de 7,2 metros de calado. Cuatro boyas, pertenecientes a la empresa del cargadero, sirven para amarrar el buque convenientemente y poder realizar, con relativa facilidad, todos aquellos movimientos necesarios para que el vertedero caiga encima de las diferentes escotillas del buque. Como en el de Sonabia, hay un estivador que cuida del buque y de los movimientos que necesita verificar. También hay que hacer la misma advertencia de que, en caso de recalar mar del NW., hay que largar las amarras y dirigirse al puerto de Castro Urdiales o al Abra de Bilbao, si no amaina. Existe otro cargadero de la misma Compañía más adentro de la ensenada y a unos 200 metros, no siendo utilizable más que para buques que no pasen de 78 metros de eslora y 3,5 de calado; actualmente no funciona.

ATALAYA, CASTILLO Y FARO DE CASTRO-URDIALES

Como a 0,6 millas al 155° de la Punta del Rebanal está la Atalaya de Castro-Urdiales, que es un peñasco vertical de 20,6 metros de altura, sobre el cual hay una caseta para el práctico de guardia y vigías. Un poco al NW. del peñasco hay varias piedras y una isleta escabrosa, llamada Conejera, todas muy pegadas a la costa.

Cien metros al SE. de la Atalaya, y sobre otro peñasco de más altura, se halla el castillo de Castro-Urdiales, llamado de Santa Ana, fortificación antigua con cuatro torreones circulares que ocupan sus ángulos.

Sobre uno de estos torreones (el del SE.) está colocada la torrecilla del faro, que es cónica, blanca, sobre torreón obscuro. Su foco luminoso se eleva 40 metros sobre el nivel del mar, y 16 metros sobre el terreno.

PEÑÓN Y ERMITA DE SANTA ANA

Cien metros al SE. del castillo está la peña de Santa Ana, que es otro peñasco de 19 metros de altura, escarpado por todos lados menos por la parte del W., en donde tiene algún declive. En su cumbre, y donde había antes una capilla dedicada a Santa Ana, existe hoy un mirador.

Entre dicho peñasco y el castillo hay dos peñas, una mayor que otra; estaban enlazadas por dos arcos que facilitaban paso para ir al mirador, no existiendo hoy el de más afuera, que ha desaparecido. Por la parte baja, a fin de impedir la entrada de la marejada en el puerto de Castro-Urdiales, se han levantado unos muros o malecones sobre el nivel más alto de la pleamar, formando todo el conjunto un trozo de malecón, que se une al rompeolas.

ROMPEOLAS

Arrancando de la peña contigua a la de Santa Ana, en dirección 127° 20', se ha construido un rompeolas malecón de 548 metros en línea recta, terminando en un morro, en cuya base hay 13,9 metros en bajamar.

CONCHA DE CASTRO-URDIALES

Esta concha empieza en la Punta de Santa Ana y termina en la de Cotolino, que demora de aquella 146°. No tiene mucho saco, y es de escaso braceaje. El fondo es casi todo piedra, cubierto de una capa, más o menos ligera, de arena y fango. En su interior se halla el puerto de Castro-Urdiales y la playa de este nombre en la ensenada de Brazomar.

PUERTO DE CASTRO-URDIALES

Se ha formado por el rompeolas y por el muelle comercial o contradique, en construcción, cuyo arranque del contorno de la concha demora 165° de la peña de Santa Ana, y según el proyecto avanzará rectamente en dirección 36° 30´ hasta 300 metros, y 7,5 metros de agua en bajamar. En la actualidad hay construidos sobre la pleamar 192 y 44 metros de escollera que cubre el agua. Una boya con destellos rojos, fondeado en 8 metros de agua en bajamar y distante 300 metros de la dirección del rompeolas, determina provisionalmente con éste la boca del puerto, que es preferido de arribada, por los veleros de cabotaje, al de Bilbao.

CARGADERO DE ALEN O DE SAN GUILLEM

Al S. de la Punta de Santa Ana, inmediato a ella, dentro del puerto, en el lugar denominado San Guillem, existe un cargadero de mineral de hierro que reúne bastantes buenas condiciones de abrigo, aunque con mar de fondo es expuesto al quedar los buques atracados. El agua mínima que tiene a popa este cargadero es de 3,6 metros. Hay cuatro boyas para amarrar los buques y verificar las operaciones de carga en las mejores condiciones, pudiendo mover el buque para hacer caer el mineral sobre las escotillas y desatracarlo en las bajamares. Lo mismo que en los cargaderos ya descritos, un práctico al servicio de la Compañía se ocupa de la estiva y movimientos del buque, después de haberlo traído sobre las boyas un práctico del puerto.

DÁRSENA DE CASTRO-URDIALES

Inmediatamente al S. del Cargadero, y dentro del puerto, viene una dársena constituida por dos elevados muelles, corrido el uno al NNE. al SSW., y del SW. al N. el otro, formado una boca de 13 metros de ancho, abierta al S. El fondo es de piedra con una ligera capa de arena fangosa, y en bajamar de mareas vivas casi toda la dársena queda en seco, si se exceptúa las inmediaciones de la entrada, en que hay de 1,5 a 2,5 metros. Esta dársena es utilizada por las embarcaciones de pesca solamente, y por algún barco costero que atraca en el muelle.

MUELLE DEL OESTE Y DE OCHARAN MAZAS

A continuación del muelle S. viene un muro de contención en dirección 169°, que se prolonga unos 300 metros y recibe el nombre de muelle del Oeste; seguidamente, como continuación y prolongación del mismo en una extensión de unos 500 metros, recibe el nombre de Ocharan Mazas.

CIUDAD DE CASTRO-URDIALES.- RECURSOS.- COMUNICACIONES

La ciudad de Castro-Urdiales, cuyo casco se asienta en la península formada entre los dos senos de Urdiales y la Concha, se extiende y ensancha hacia el S. cuenta, según el último censo, con 5.800 habitantes. Su mayor frente está orientado hacia el E., y su principal comercio consiste en la exportación de mineral de hierro. Con la decadencia de la pesca ha venido la de las industrias de salazones, escabecherías y conservas. En relación con la importancia de la población no existen grandes recursos para el navegante, y de necesitarlos, hay que acudir a Bilbao. No existen depósitos de carbón propiamente dichos. Podrán obtener hasta 200 toneladas, y aun más en algunos casos. Existe un taller de maquinaria y fábrica de fundición.

Las comunicaciones de este puerto con el resto de la península, independientemente de las vías marítimas, las tiene por el ferrocarril a Traslaviña, que es un ramal de vía férrea que empalma con la línea Bilbao-Santander y carreteras que lo unen a la red general.

MAREAS

El establecimiento del puerto es de 3h, y la máxima amplitud de la marea es de 4,5 metros.

RECONOCIMIENTO DE CASTRO-URDIALES

Como primer punto de reconocimiento de Castro-Urdiales, desde mar afuera, mencionaremos el pico de Cerredo, antes referido, y después, algo más cerca, el conjunto del Castillo, faro e Iglesia Mayor que destaca mucho.

MODO DE TOMAR EL FONDEADERO EXTERIOR

Los buques mayores deberán proceder del modo siguiente: tendrán cuidado de dejar caer el ancla por dentro de las siguientes enfilaciones: al W. de la línea Cueto-Sancho López, y al E. de la línea de Santa Ana, con Monte Olivete o la casa más al E. del casco de la población. Dentro de estas enfilaciones se encontrará fondo de arena; por fuera de ellas empieza la roca. En cuanto a la distancia, se apreciará por la enfilación Santa Ana con Punta Galea, encontrándose de 25 a 30 metros de agua. Después de fondeados, y pasada la visita de Sanidad y Aduana, se dirigirá el buque al cargadero a que venga consignado, pilotado por uno de los prácticos del puerto. Si tuviera que esperar turno, deberá aguantarse con la máquina lista, y de sobrevenir mal tiempo, lo más prudente será abandonar el fondeadero y dirigirse al puerto exterior de Bilbao, donde podrá esperar en mejores condiciones de seguridad. Los buques de cabotaje que vengan en demanda del puerto o dársena, procurarán arrancar el morro del rompeolas, y a su abrigo dejarán caer el ancla, y si han de ir a la dársena fondearán los más próximos a su boca, desde donde dando los cabos necesarios, se dirigirán par dentro de aquélla y atracarán al muelle S.



Terminadas las obras del rompeolas (la longitud de 650 metros del rompeolas se ha reducido a 548), los buques de vapor podrán fondear por dentro de aquél, con excelentes garantías de seguridad. Ahora bien, dada la orientación que tiene dicho rompeolas, en casos anormales de tiempo duro, es decir considerado como puerto de refugio, será difícil que puedan tomarlo los buques de vapor en lastre (que es como vienen la mayor parte de ellos), y muy difícil sin exponerse a perderse los buques de vela.

AUXILIOS

Existe en el extremo del muelle N. de la dársena una caseta con material para salvamento de naufragos, y en el mismo muelle llave de cañería para hacer aguada. Los navegantes encontrarán en esta localidad poderoso y eficaz auxilio, por ser la gente de mar de este puerto muy humanitaria. Como hemos expresado antes, no existen depósitos de carbón. Los recursos de víveres son escasos, y en todas circunstancias, salvo algunas insignificantes, hay que acudir a Bilbao.

PRÁCTICOS

Prestan servicio en este puerto tres prácticos, que salen a tomar los buques una milla por fuera de Santa Ana, dándose a reconocer sus embarcaciones por la bandera azul con P blanca en su centro, si es de día, y un farol con los tres colores *blanco, rojo y verde*, si es de noche.

TARIFA DE PRACTICAJE

Los buques costeros que entren en este puerto, desde 20 toneladas hasta 50, deben pagar 5 pesetas en concepto de amarraje, entendiéndose por puerto la dársena.

Todos los buques españoles y extranjeros de más de 50 toneladas llegados al fondeadero, tendrán que tomar práctico para ser amarrados en el sitio de la dársena que se les designe, y deben pagar por este concepto 10 pesetas si fuera de vapor, y 15 si es de vela.

Todo buque de travesía que entrase en este puerto, desde 50 toneladas hasta 100, debe pagar 10 pesetas en verano y 15 en invierno, como paracticaje y amarraje.

Los buques de travesía que excedieran de 100 toneladas hasta 300, deben pagar, si fondeasen en la rada y tomen Sanidad, 25 pesetas como practicaaje.



Los buques de vela y vapores de travesía de 300 toneladas hasta 2.000 que fondearan en esta rada y tomaren Sanidad, deben pagar 25 pesetas como practicaaje de entrada, y si hacen operaciones de carga y descarga en los cargaderos actuales, deben pagar además 10 pesetas por el movimiento a dichos cargaderos, excepción hecha del de Sonabia, en que pagan 20.

Si algún buque pidiera lancha de lemanaje, si fuese trainera con 10 remos , pagará 25 pesetas, y si lancha mayor, con 19 remos, 50.

La salida es libre y no se paga derecho alguno de practicaaje, a no ser que se solicite.

ENSENADA DE BRAZOMAR

Entre el extremo S. del muelle Ocharan Mazas y la punta Cotolino, forma el contorno de la costa ensenada hacia el S., con saco de unos 600 metros de fondo; en bajamar queda completamente en seco formando una gran playa de arena, utilizada en verano para baños de mar.

RÍO BRAZOMAR

El río Brazomar, único que desagua dentro de la concha, desemboca por la parte EN. de la ensenada. No tiene importancia por su poco caudal. Los pescadores de Castro-Urdiales lo utilizan para varar dentro de él algunas embarcaciones que no emplean durante la invernada.

PUNTA DE COTOLINO

Como 146° de la peña de Santa Ana, distante poco menos de 0,6 millas y a 490 metros del extremo del rompeolas, se halla la punta de Cotolino, baja y escabrosa, la cual constituye la extremidad SE. de la ensenada de Castro-Urdiales.

PUNTA Y CUETO DE MIOÑO

Unos 700 metros más al SE. se halla la de Mioño, que es más alta, escarpada y limpia: ambas puntas proceden en declive del Cueto, monte de base elíptica y de figura cónica cuando se avista desde el W. y que antes ha sido mencionado como punto interesante de enfilación.

CARGADERO DE DÍCIDO

Al abrigo de esta punta existe una cargadero de mineral de hierro llamado de Dícido y que reúne pocas condiciones de abrigo, como los de Sonabia y Urdiales. Tiene un calado mínimo de 5,7 metros; como en los demás cargaderos, existe por cuenta de la empresa un práctico encargado de custodiar el buque, estivarlo y amarrarlo, para lo cual hay tres boyas pertenecientes al cargadero. En caso de mal tiempo o de recalar mar, lo prudente será largar amarras y dirigirse primeramente al fondeadero de la concha de Castro-Urdiales, y si refresca, al puerto exterior de Bilbao, donde esperará a que amaine.

PLAYA, RÍA Y LUGAR DE MIOÑO

Al doblar la punta de Mioño se encuentra el pequeño arenal de este nombre, con playa sucia de piedras, en cuyo extremo occidental se halla la boca de la ría de Mioño. Esta insignificante ría, llamada también puerto de Dícido, sólo es accesible con lanchas en pleamar y buenas circunstancias de tiempo. La frecuentan en verano embarcaciones de poco calado que cargan en ella mineral para transportarlo a Orión y a algunos puertos de la costa de Vizcaya. Un reducido muelle le sirve de cargadero.

El lugar de Mioño, de 277 habitantes, se halla inmediato a la orilla del mar, dentro del indicado puerto.

PUNTA DE SALTACABALLO



El límite oriental de la playa de Mioño lo constituye una punta alta y peñascosa que denominan de Saltacaballo.

CARGADERO DE SALTACABALLO

Al abrigo de la expresada punta y la ensenada llamada de la Tejilla, existe el cargadero de Saltacaballo, con 7,2 metros de calado mínimo.

Lo mismo que su similar Dícido, tiene cinco boyas para amarrar los buques y un práctico encargado de su cuidado, estiva y movimiento sobre amarras para las operaciones de carga. Las condiciones de abrigo, próximamente idénticas a las de Dícido, y, por consecuencia, deben observarse las mismas precauciones señaladas para aquel cargadero.

PUNTA Y ENSENADA DE ONTÓN O DE BERRÓN

Desde la última punta sigue la costa por el SE., escabrosa y de regular altura en la orilla, pero alta y montuosa en el interior, y termina en una punta pedregosa que llaman de Ontón, límite occidental de la ensenada del mismo nombre.

Esta ensenada se interna al SW., y la limita al E. otra punta baja y peñascosa.

En la reducida ensenada de Ontón, llamada también de Berrón, desagua el río o más bien arroyo Sabiote. Dentro de esta ensenada está el lugar de Ontón. Un poco más al E. sale una punta llamada el Piquillo.

CARGADERO DE ONTÓN O DEL PIQUILLO

Al abrigo de la punta llamada del Piquillo, existe un cargadero de mineral de hierro con calado mínimo de 8,5 metros; hay cinco boyas para amarrar los buques. Tiene pocas condiciones de abrigo, y, por lo tanto, el buque que esté cargando tiene que largar amarras y abandonar el cargadero, cuando entre mal tiempo o recale mar, para tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto exterior de Bilbao. Al igual que en los otros cargaderos hay un práctico al servicio de la empresa, que cuida el buque y se encarga de la estiva y movimientos sobre amarras.

ADVERTENCIA

Todos los buques que vengan consignados a cualquiera de los seis cargaderos mencionados que dependen del puerto de Castro-Urdiales, fondarán primero en la concha y con el práctico a bordo se dirigirán al cargadero de su destino.

LÍMITE DE LAS PROVINCIAS DE SANTANDER Y VIZCAYA

Un poco más al Este de la Punta del Piquillo sobresale otra que forma la parte oriental de la ensenada de Ontón, y sobre ella viene a coincidir el límite de las provincias de Santander y Vizcaya.



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

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

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

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

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

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

Anasagasti, Fr. P., Historia General de la villa de Bermeo, Bilbao 1985.

Ansola Fernández, A., Las Gentes Marineras. Una aproximación a los cambios socioeconómicos en las comunidades pescadoras cántabras (siglos XIX y XX), Universidad de Cantabria, Santander 1995.

Aramburu-Zabala, M.A. y Alonso Ruiz, B., Santander: un puerto del Renacimiento, Santander 1994.

Arbex, J.C., La flota de bajura en el siglo XIX, Bermeo, nº 3, 1983, pp. 353-367.

Arbex, J.C., Arrantzaria: evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria, Bilbao 1984.

Argüelles Álvarez, R., Puertos de pesca en España, Gijón 1931.

Arízaga, B., Villas: permanencias urbanas, La Memoria histórica de Cantabria, Santander 1996.

Armengou i Schuppisser, M., El retrato de barcos en el siglo XIX (una faceta poco conocida de la pintura marinista), Revista de Historia naval, nº. 64, 1999.

Arroyo Ruíz Zorrilla, R., Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España, Madrid 1989.

Artiñano y De Galdacano, G., La arquitectura naval española en madera, Madrid 1920.

Astui Zárraga, A., La pesca en Bermeo en el siglo XIX, Bilbao 1984.

Astui Zárraga, A., Lanchas de pesca a vela, Etor, T. VII, San Sebastián 1989.

Astui Zarraga, A., El Museo del pescador de Bermeo. Casi 50 años de vida. Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Barrón García, J.I., La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908), Santander 1992.

Basurto, N., Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa, Bilbao 1986.

Bayo, R. y A., Muñoz, Santurce: puerto pesquero, trabajo mecanografiado, Vitoria 1994.

Bedia, J. (De.), Santander, Historia gráfica, Siglo XIX, Santander 1977.

Benito Domingo, A. M., Estudio histórico del puerto de Getaria, Vitoria 1999.

Benito Domingo, A. M., Estudio histórico del puerto de Zumaia, Vitoria 2000.

Bohigas Roldán, R. y otros, Los materiales arqueológicos del cerro de Santa María (Castro Urdiales, Cantabria), Santander 1990.

Bonet Correa, A., Puertos españoles en la historia, Madrid 1994.

Cabieces Ibarrondo, V., Castro Urdiales y su entorno, Castro Urdiales 1988.

Cabieces Ibarrondo, V., El patrimonio de nuestros pueblos: itinerario didáctico en el municipio de Castro Urdiales, Castro Urdiales 1994.

Campuzano Ruiz, E., Guía de Castro Urdiales, Madrid 1987.

Casado Soto, J.L. y otros, Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander 1993.

Casado Soto, J.L., El depósito franco y el puerto de Santander: 75 aniversario, 1923-1998, Santander 1998.

Casanueva González, J.F., Elementos para una historia de la navegación a vapor, Tesis doctoral, Cádiz 1996.

Castanedo Galán, J.M. y otros, Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander, siglos XVI-XIX, Santander 1995.

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

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

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

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

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

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

De la Puerta, N., El puerto de Bilbao en el siglo XIX: un puerto de hoy para un mundo de ayer, ERNAROA, Revista de Histori de Euskal Herria, Bilbao 1992.

De la Puerta, N., El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913, Bilbao 1994.

De la Puerta, N., “Los vínculos entre la construcción naval y las obras civiles de los puertos en el siglo XIX”, Actas del Y Simposio de Historia de las técnicas. La construcción naval y la navegación, Santander 1996.

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

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

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

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

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

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

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

Fernández Izquierdo, F., “La España de Carlos III en su dimensión marítima”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 2, Madrid 1989.

FotoNatur, Castro Urdiales, caminos por descubrir, Castro Urdiales 1999.

Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934, Madrid 1981.

Frax Rosales, E., El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920, Madrid 1987.

Fundación Santillana, Cantabria y la mar en la historia, Madrid 1986.

Fundación Santillana, Valles y comarcas de Cantabria, Zona oriental, Madrid 1992.

Galván Rivero, M.C., Historia del Archivo Municipal de Castro Urdiales, II Jornadas de Archivos municipales de Cantabria, Santander 1999.

Garay Salazar, J., Santa Ana no se tira. Historia de un Peñón, Santander 1997.

Gomez Rodrigo, C., Diez meses en la historia de Castro Urdiales, Altamira, tomo XL, 1976/77.

González Echegaray, R., La marina Cántabra, III, Desde el vapor, Santander 1968.

González González, F.J., Astronomía y navegación en España: siglos XVI-XVIII, Madrid 1992.

González, A. e Ibarra, J., Rapaces nidificantes en Castro urdiales y los valles de Guriezo y Liendo, Salamanca 1997.

González Tascón, I., “Tecnología constructiva portuaria”, Puertos y fortificaciones de América y Filipinas, Madrid 1985.

Grupo Espeleológico la Lastrilla, Asociación de Amigos del patrimonio Histórico-Cultural Castreño, Informe preliminar sobre la conducción de aguas de “El Chorrillo”, Castro Urdiales 1995.

Guiard y Larrauri T., Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Vila, Bilbao 1912/14.

Guiard y Larrauri, T., La industria naval vizcaína, Bilbao 1917.

Hernández, M., aproximación al lenguaje marinero en Castro-Urdiales, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.

Hernández Gallejones, R., Aproximación a la Historia de Portugalete (1400-1900), Bilbao 1991.

Hernando, M., Aproximación al lenguaje marinero en Castro Urdiales, Santander 1978.

Homobono, J.I.(dir.), Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico, Bilbao 1993.

Homobono, J.I., La minería en la zona de Castro Urdiales (1791-1986), La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao 1994.

Iglesias, J.M. y Ruíz, A. (Directores), Flaviobriga. Castro Urdiales, Bilbao 1995.

Ilustración de Castro, Castro Urdiales.

Labayen F.M., Pesca como medio de vida y su derivación deportiva, las regatas de traineras y trainerillas, Vida Vasca, nº. 32, Vitoria 1955.

Laburu, M., La Escuela de pesca de San Sebastián(primera creada en España), Vitoria 1992.

Lacha Otañes, M. A. y Del Campo Gutierrez, J. L., Un Manuscrito del siglo XVII, referente a la antigua villa de Castro Urdiales, Altamira, Revista de Estudios Montañes, vol. II, Santander 1974.

Lanza, R., La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen, , Madrid 1991.

Lastra, J. y Palacio, D., Coplas de Castro, Madrid 1995.

Le Play, F., Campesinos y Pescadores del norte de España, Madrid 1990.

López Vaqué, A., Del léxico castreño de ayer y de hoy, Santander 1999.

López Piñero, J.M., El arte de navegar en España del Renacimiento, Madrid 1986.

Macintyre, D.G.F.W., La aventura de la vela: (1520-1914), Barcelona 1971.

Madoz, P., Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid 1845-1850, Santander (edición facsimil), Valladolid 1984.

Maiso González, J., La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. De Isla y Alvear, Santander 1990.

Martín-Meras, L., Catálogo de la cartografía histórica del Museo Naval, Madrid 1990.

Merino, J.J.B., Apuntes para la Historia de Guecho, Bilbao 1970.

Merrien, J., Historia de los buques, Barcelona 1960.

MOPU, Guía de las costas de España, Reista de obras Públicas y Urbanismo, nº 367, Madrid 1990.

Moraza Barea, A., Estudio Histórico del Puerto de Ondarroat, Vitoria 2000.

Murguía Mendizábal, D., ¿Castro Urdiales vasco?: pros y contras para su reintegración a Vizcaya, Castro Urdiales 1978.

Murguía Mendizábal, D., El libro de Castro, Castro Urdiales 1996 y 97.

Murguía Mendizábal, D. y Garay Salazar, J., Castro-Vizcaya (Relaciones históricas), Castro Urdiales 1997.

Obregón Goyarrola, F., Breve Historia de Cantabria, Santander 2000.

- O'Dogherty, A., La construcción naval en la Península, en España y el Mar en el siglo de Carlos III, Madrid 1989.
- Odrizola Oyarbide, L., La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII, San Sebastián 1997.
- Ocharan, E., Reintegración de Castro Urdiales a Vizcaya, Bilbao 1925.
- Ocharan Mazas, L., En Casa de la Villa, Castro Urdiales 1917.
- Ocharan Mazas, L., Ángela, Barcelona 1918.
- Ocharan Mazas, L., Marichu, Barcelona 1918.
- Ochoa de Zabalegui Iriarte, T., Estudio histórico del puerto de Armintza, Vitoria 1998.
- Ojeda San Miguel, R., Las actividades no agrarias en Cantabria a mediados del siglo XIX: análisis a través del diccionario de Pascual Madoz, Altamira, Revista del Centro de Estudios Montañeses, tomo XLIX, Santander 1990-91.
- Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Santander 2001.
- Odieres, Y., Eladio Iaredo. El Historicismo nacionalista en la Arquitectura, Bilbao 1992.
- Ortega Valcarcel, J., Gentes de mar en Cantabria, Santander 1996.
- Pardo San Gil, J., La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39), San Sebastián 1998.
- Pecharromán, F., La sociedad cántabra de fines del antiguo régimen: el Valle de Guriezo (1752-1883), Santander 1985.
- Pecharromán, F., Datos para el estudio del gobierno local en la zona de Castro Urdiales durante la primera mitad del siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander 1985.
- Pfeiffer, G., Atlas de los principales puertos de España, Madrid 1872.
- Peña San Andrés de la Casa de Cantabria en Madrid, Repertorio de publicaciones periódicas de Castro Urdiales (1872-1997), Madrid 1997.
- Pérez Bustamante, Rogelio, Historia de la villa de Castro Urdiales, Santander, 1980.
- Pérez Carreño, J., Cartilla marítima, Madrid 1904.
- Prior, J.H., Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571, 1988.

- Punzano, V., Los gobernadores de armas de Castro Urdiales, 1812-1813, Santander 1982.
- Richter Sanjines, J.A., Mariano Renovales, 1774-1819, efemérides gloriosas y crueles, Bilbao 1990.
- Rivera Medina, A.M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria 1997.
- Rodríguez Gutiérrez, B., La visión de Cantabria en una revista romántica: Semanario Pintoresco Español (1836 – 1857), Altamira, Tomo LIV, Santander 1998.
- Rodríguez – Vallasante Prieto, J.A., “La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 4, Madrid 1989.
- Ruiz Bedia, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setartes. 1875-1910, (trabajo mecanografiado) Universidad de Cantabria, Santander 1996.
- Sánchez-Llamosas, J.P., El habla de Castro, Madrid 1982.
- Sánchez-Llamosas, J.P., Retazos de historias y costumbres del pasado. Castro Urdiales, Madrid 1999.
- Sánchez Terry, M.A., Los faros españoles: historia y evolución, Madrid 1991.
- Solana Sainz, J.M., Flaviobriga, Castro Urdiales, Santander 1977.
- Trueba, A., Dónde fue Flaviobriga, Euskal-Erria, Revista Bascongada, tomo XVII, 1887.
- Urkidi, J. Y Apraiz, J., La construcción naval en Bermeo, Bermero, nº. 1, 1981.
- Urquiza, E., La partida de bautismo de Don José Nrciso de Urquiza y Alzaga 1762. La villa de Castro Urdiales, Buenos Aires 1966.
- Valdaliso Gago, J.M., Growth and Modernization of the Spanish merchant marine, 1860-1935, International Journal of maritime History, III, nº. 1, 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., Los navieros vascos y la mrina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica, Bilbao 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c.1860-1935), La Empresa en la Historia de España (de. F. Comín y P.M. Azeña), Madrid 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX, Revista de Historia Naval, nº. 49, 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., The diffusion of technological change in the spanish merchant fleet during the twentieth century, The Journal of Transport History, Vol. 17, 1996.

Valdaliso Gago, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Vitoria 1997.

Vaquerizo Gil, M., Las obras de los muelles de laredo en los siglos XVI y XVII, anuario Juan de la Cosa, Vol. V, 1983/86.

Varios, La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao 1994.

Varios, Rompeolas, Castro 1995.

Varios, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.

Varios, El País Vasco y el mar a través de la historia, San Sebastián, 1995.

Varios, Y Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de octubre de 1995), Santander 1996.

Varios, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº 1, San Sebastián 1996.

Varios, VII Centenario Hermandad de las Marismas, Castro Urdiañes 1996.

Varios, Puertos españoles en la Historia, Madrid 1994.

Varios, Lekeitio, Bilbao 1992.

Varios. Puertos de Cantabria. Cofradías y faros, Santander 1998.

Varios, Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro, San Sebastián 1999.

White, A.P., A select bibliography of British and Irish University theses about maritime history: 1792 to 1990, L. 1991.

Zabala, A., Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII, Santander 1978.

Zabala, A., La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.

Zabala, A., Arquitectura naval en el País Vasco, San Sebastián 1984.

Zabala, A., El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, 2, 1998.