

CARMEN DELGADO VIÑAS

Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria

Castro Urdiales (Cantabria), de «villa marinera» a ciudad de servicios. La transformación urbanística de una «ciudad de frontera»

RESUMEN

Nexo territorial entre Cantabria y el País Vasco, Castro Urdiales ha formado parte en varias ocasiones del señorío de Vizcaya y desde el siglo XIX está integrado funcionalmente en la aglomeración urbano-industrial de Bilbao. El municipio desempeña cada vez más una función residencial en dicha aglomeración, en tanto que la capital ha evolucionado económica y funcionalmente hasta convertirse en una pequeña ciudad de servicios, modificándose por ello la tradicional estructura y morfología urbanas propias de una «villa marinera»

RÉSUMÉ

Castro Urdiales (Cantabrie), de «bourg de pêcheurs» à ville de services. La transformation urbaine d'une «ville de frontière».- Avoisinant le Pays Basque, Castro Urdiales a fait partie à plusieurs reprises du domaine de Biscaye et, dès le XIX^e siècle, est intégré fonctionnellement dans l'agglomération urbaine et industrielle de Bilbao. La commune joue de plus en plus une fonction résidentielle envers celle-là, tandis que la capitale est devenue une petite ville de services, tant du point de vue économique que fonctionnel, ce qui a entraîné la modification de sa structure et morphologie traditionnelles, propres à un «bourg de pêcheurs».

Castro Urdiales es uno de los municipios más extensos y poblados de Cantabria, con 96,72 km², 32.258 habitantes empadronados en 2010¹ y una densidad media de 333,5 hab/km². Su población se distribuye de una forma irregular, puesto que la mayor parte de los habitantes,

¹ Datos procedentes del Instituto Nacional de Estadística (INE), padrón de habitantes a 1 de enero de 2010 (publicación del 31 de enero de 2011).

ABSTRACT

Castro Urdiales (Cantabria), from «fishing burg» to city of services. The urban transformation of a «border town».- Exerting as a territorial nexus between Cantabria and the Basque Country, Castro Urdiales took part historically of Biscay domain in several occasions, and is functionally integrated into the Bilbao urban-industrial agglomeration since the 20th century. The municipality performs a residential function towards that metropolitan area, while the capital has become a small city of services, both from economic and functional points of view, and thus evolving from their «fishing burg» traditional structure and morphology.

Palabras clave/Mots clé/Keywords

Transformación urbanística, morfología urbana, ciudad de frontera, infraestructuras de transporte, Castro Urdiales.

Transformation urbaine, morphologie urbaine, ville de frontière, infrastructures de transport, Castro Urdiales.

Urban transformation, urban morphology, border town, transport infrastructures, Castro Urdiales.

25.636, reside en la capital municipal, la ciudad homónima de Castro Urdiales, mientras que los otros trece núcleos de población o pedanías (Allendelagua, Baltezana, Cérdigo, Islares, Lusa, Mioño, Ontón, Oriñón, Otañes, Sámamo, Santullán, Sonabia y Talledo) tienen unas dimensiones demográficas minúsculas, con la excepción de Sámamo, donde viven algo más de 2.700 habitantes.

El elevado volumen de población que hoy tiene la capital municipal es una circunstancia reciente producida por



FIG. 1. Situación geográfica del término municipal de Castro Urdiales (Cantabria). Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Gobierno de Cantabria.

otra peculiaridad, su condición de «ciudad de frontera», que, por el contrario, no es un hecho nuevo, sino una cualidad conservada en el presente desde los lejanos tiempos en que se inició la ocupación humana y el aprovechamiento económico de este espacio. Una situación geográfica (fig. 1) que ha sido, y es, la principal clave para entender la identidad territorial de Castro Urdiales y su evolución desde hace casi dos milenios hasta la actualidad.

I. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA VILLA DE CASTRO URDIALES Y SU TÉRMINO

La actividad humana sobre el actual territorio de Castro Urdiales parece haberse iniciado en el primer milenio a. de C. en el poblado autrigón de la Peña de Sámano, considerado como precursor de la colonia romana de Portus Amanum que fue convertida por el emperador Tito Flavio Vespasiano en *civitas*, con el nombre de Flavióbriga, en el año 74 d. de C.²

La relación existente entre uno y otro núcleo de población no ha sido precisada hasta ahora. Algunos

autores se inclinan por admitir la existencia de dos asentamientos diferentes: Portus Amanum, situado en el pequeño estuario de Brazo de Mar (Brazomar), y la colonia romana de Flavióbriga, localizada en el espacio en que hoy se asienta el casco antiguo de Castro Urdiales. A esta hipótesis parece oponerse el hecho de que la mayor parte de los vestigios arqueológicos de época julio-claudia, anteriores a la fundación colonial, se hayan encontrado principalmente en aquella localización y no en Brazomar.

Otros estudiosos optan por la teoría de que Flavióbriga fuera establecida en el mismo lugar que ocupaba antes Portus Amanum en el saliente rocoso de La Atalaya, aunque no se deseche la idea de que la ensenada de Brazomar fuera utilizada también como un fondeadero secundario³.

En cualquier caso, la buena conectividad del asentamiento castreño con las vías naturales de penetración desde el litoral cantábrico hacia la Meseta fue, con toda probabilidad, el principal motivo de la elección de Portus Amanum para consolidar la colonia portuaria de Flavióbriga. En ella, y desde ella, se desarrollaron el comercio y el transporte marítimo y terrestre al servicio de una extensa área de influencia, que abarcaba gran parte del alto valle del Ebro y el sector septentrional de la meseta castellana, con la que quedaba comunicada a través de la vía Pisoraca-Iuliobriga-Flavióbriga (Herrera de Pisuerga, Reinosa, Castro Urdiales), el camino principal que atravesaba la actual comarca burgalesa de las Merindades y el valle de Mena hasta Otañes⁴.

La actividad comercial y el propio espacio urbano sufrieron después una profunda crisis que se prolongó desde el siglo III d. de C. hasta principios del siglo XII, cuando en un documento del año 1102, con motivo de la visita del obispo de Burgos, vuelve a aparecer citado un núcleo de población denominado, ahora, *Castrum Ordiales*. Fue a este asentamiento al que Alfonso VIII otorgó, en 1163 o 1173, privilegio de villazgo y fuero, según del modelo del de Logroño, a fin de apoyar la comunicación marítima del reino de Castilla con Inglaterra y Francia, convirtiendo a Castro Urdiales en la primera villa marítima castellana. Presumiblemente la persona que inspiró tal decisión al monarca fue don Lope Díaz de Haro, antiguo señor de Vizcaya y *tenente* de Castro Urdiales y de las Merindades de Castilla Vieja⁵.

² Fernández Palacios y Molinero Arroyabe (2005).

³ Fernández Ochoa y Morillo Cerdán (1994).

⁴ Banús y Aguirre (1983-1984).

⁵ Martínez Díez (2001, pág. 53).

La concesión del fuero significó, de derecho, la fundación de una «villa nueva» con su propio órgano de gobierno, la asamblea vecinal o concejo, que tenía jurisdicción sobre el territorio comprendido desde El Haya, en Ontón, hasta la canal de Oriñón, incluida la junta de Sámano con sus concejos (Sámano, Lusa, Otañes, Agüera, Ontón y Mioño) y el valle de Guriezo⁶.

A partir de ese momento, la villa de Castro Urdiales se convirtió en una «ciudad de frontera» en un doble sentido: frontera litoral septentrional del reino de Castilla y frontera de éste con el señorío de Vizcaya; el carácter fronterizo se materializó en la fortificación del espacio urbano medieval. No obstante, los vínculos de la nueva villa con el territorio vizcaíno contiguo fueron muy intensos durante siglos, y ello a pesar de la continua competencia que mantuvo con la villa de Bilbao, dirimida, finalmente, en favor de esta última.

En el año 1296 Castro Urdiales fue designada capital de la «Hermandad de las villas de la Marina de Castilla con Vitoria» («Hermandad de las Marismas»), la asociación político-mercantil, calificada de «verdadera Hansa española», formada por las ocho villas más importantes de Cantabria y el País Vasco (Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria, San Sebastián, Fuenterrabía y Vitoria), todas ellas villas realengas dotadas de fuero propio, para defender sus intereses comerciales en los restantes puertos europeos⁷.

Además de éste, otros lazos unieron a Castro Urdiales con Vizcaya a lo largo de la Edad Media, hasta el punto de que, durante la conflictiva etapa de las luchas banderizas entre los linajes dominantes, incluidos los castreños (los Marroquines de Sámano, los Otañes, los de la Matra, los Amoroses, los Vergones, etc.), la villa se encontraba entre las que se adhirieron a la «Hermandad de Vizcaya» en la Junta General de Guernica.

Su territorio estuvo unido al señorío de Vizcaya, con voz y voto, hasta que solicitó formalmente la separación en 1471, pese a lo cual parece que sus representan-

tes continuaron asistiendo a las juntas de Guernica en determinadas ocasiones especiales, como el juramento foral de Fernando el Católico (1476)⁸. Por el contrario, Colindres, Limpías y Liendo continuaron dentro del señorío al que estaban vinculadas también desde la Baja Edad Media.

En el modelo territorial político-administrativo de la Edad Moderna, Castro Urdiales, junto con Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera, perteneció al Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa del Mar, de jurisdicción real, en el que también se integraban la Merindad de Trasmiera, junto a las villas de Santoña, Argoños y Escalante, los valles de realengo de la Merindad de Asturias de Santillana, el Valle de Liendo y Guriezo y la Junta de Parayas⁹. Cada una de las Cuatro Villas controlaba un ámbito territorial próximo, definido en sus respectivas cartas fundacionales, que acogía tanto los barrios de sus propios términos municipales como los concejos y villa cercanos sometidos a su jurisdicción.

En 1676 la villa de Castro realizó gestiones para segregarse del corregimiento e integrarse de nuevo en el señorío de Vizcaya a fin de obtener algunas exenciones tributarias¹⁰. Una pretensión a la que se opuso de forma terminante la villa de Bilbao, que usufructuaba las ventajas forales para el comercio gracias a las concesiones privilegiadas obtenidas de la monarquía para sus mercados¹¹.

En 1738 Castro Urdiales y su jurisdicción, a cambio de la donación de un servicio de 140.000 escudos, obtuvieron permiso de Felipe V para incorporarse otra vez al señorío de Vizcaya. Su vinculación duró muy poco, ya que Castro Urdiales volvió a integrarse en el Corregi-

⁸ La villa de Castro Urdiales suscribió el primer fuero, cuando se aprobaron «los cuadernos de fueros y de hermandad» por la Junta de Guernica en 26 de agosto de 1463; su procurador Martín Sánchez de Martiartu firmó después de Bermeo, Bilbao, Tavira de Durango, la ciudad de Orduña y Lekeitio, en protocolario orden de importancia. *El Fuero Viejo de Vizcaya. 1452*. Imprenta y Librería de José de Astuy, Bilbao, 1909, pág. 243.

⁹ Baró Pazos y Serna Vallejo (2001).

¹⁰ Estanislao de Labayru da cuenta de las gestiones realizadas por el caballero de Santiago don Prudencio de Novia y Salcedo, ante el rey Carlos II, y la provisión favorable obtenida de él, previo pago de 30.000 escudos para la Hacienda real. En noviembre de ese mismo año, en la Junta de Guernica se abordaron peticiones similares de Colindres y de Limpías, que habían pagado durante el reinado de Enrique III por su incorporación a Vizcaya. Monreal Cía (1974, pág. 312) estudia los intentos de Castro Urdiales, Limpías y Colindres de integrarse en el Señorío.

¹¹ La villa de Bilbao utilizó durante siglos diversas estrategias para impedir la integración en la estructura política de Vizcaya de Castro Urdiales, Santoña y otros puertos de la desembocadura del Asón, como Laredo y Limpías, privando, así, a las Encartaciones, el traspás natural castreño, de su acceso natural al mar y obligando a los «valles encartados» a realizar su salida al mar únicamente a través de la ría de Bilbao.

⁶ El propio Alfonso VIII en 1178 y 1187 concedió el señorío dominical y jurisdiccional de Castro Urdiales al monasterio de las Huelgas de Burgos. A mediados del siglo XVI (1547) se elaboraron las ordenanzas que regulaban la organización del concejo y la elección de cargos concejiles y un siglo más tarde (1641) se otorgó a los vecinos de la villa el derecho a elegir el alcalde, que, hasta entonces, había sido nombrado por los corregidores. El Ayuntamiento general estaba formado por 24 diputados asociados y, cuando la magnitud de los asuntos lo requería, las decisiones eran tomadas en concejo abierto reunido en la plaza de armas del castillo. Archivo Municipal de Castro Urdiales.

⁷ Bilbao no figura entre las villas integrantes de la Hermandad y, según Guiard (1913), su ascenso parece que se inició después de 1350, cuando las naves inglesas de Eduardo III destruyeron en Winchelsea a la flota mercante de las villas de la Hermandad de las Marismas que regresaban de Flandes.

miento de las Cuatro Villas en 1741; si bien entre 1745 y 1763 la villa castreña permaneció en una situación administrativa anómala, fuera de la jurisdicción castellana y de la vizcaína, tras haber intentado, sin éxito, retornar al señorío.

Definitivamente, en 1763, Carlos III restituyó Castro Urdiales al corregimiento de las Cuatro Villas, aunque la última sesión del Ayuntamiento castreño en que se trató de la incorporación al señorío se produjo el 30 de octubre de 1774.

Entre 1799 y 1801 el término de Castro Urdiales se incluyó en la provincia marítima de Santander y desde 1833 pasó a formar parte de la provincia de Santander, correspondiente a la actual comunidad autónoma de Cantabria¹².

Durante el siglo XIX el territorio gobernado por el Ayuntamiento constitucional de Castro Urdiales experimentó algunas modificaciones: entre 1850 y 1861 se segregó la pedanía de Santullán, hasta ese momento considerada como un barrio de Castro Urdiales; en 1851 se incorporó el Ayuntamiento de Oriñón; en 1871 lo hizo el Ayuntamiento de Sámano, con los núcleos de Sámano, Mioño, Lusa, Otañes y Ontón, mientras que el de Agüera, perteneciente también a la histórica junta de Sámano, se integró definitivamente en el municipio de Guriezo.

II. LOS PRIMEROS CAMBIOS ECONÓMICOS, FUNCIONALES Y ESPACIALES: DE «VILLA MARINERA» A CIUDAD INDUSTRIAL

1. LA PESCA COMO BASE ECONÓMICA DE LA VILLA CASTREÑA DURANTE SIGLOS

Desde sus orígenes, la vida de Castro Urdiales ha estado estrechamente condicionada por su situación en el litoral. Dejando de lado la funcionalidad territorial de la antigua Flavióbriga, el núcleo medieval de Castro Urdiales fue, ante todo, una «villa marinera» especializada en la actividad pesquera, que era gestionada por el gremio de marineros denominado «Noble Cabildo de Navegantes y Mareantes de Señor Santo Andrés», fundado por un privilegio de Enrique III de 1395 confirmado por Felipe II en 1548.

¹² Todavía a comienzos del siglo XX, en 1924, aunque sin éxito, se reabrió el debate sobre la incorporación de Castro Urdiales a la provincia de Vizcaya. Véase, a favor de esta postura, la obra de Enrique Ocharan Rodríguez, que fue alcalde de Castro Urdiales entre 1899 y 1902, cargo que dejó para fundar el Banco de Vizcaya. Los partidarios de la anexión enviaron al rey Alfonso XIII una petición en tal sentido que fue rechazada en 1925.

El gremio sobrevivió durante varios siglos con participación activa en el gobierno de la villa, ya que el procurador general del Cabildo era miembro de derecho del Ayuntamiento. En la segunda mitad del siglo XIX, tras la abolición legal de los gremios, se reconvirtió, al igual que las cofradías y cabildos de las demás villas portuarias, en una sociedad cooperativa por acciones de pescadores, patronos y marineros¹³.

Una de las pesquerías de mayor interés fue, a lo largo de siglos, la de las ballenas, cetáceo que, por dicho motivo, está representado en el escudo de la ciudad. La actividad asociada a la pesca de las ballenas, el balleneo, alcanzó tal intensidad que tuvo que reglamentarse y fue objeto de cargas impositivas desde finales del siglo XVI (1580)¹⁴.

Durante la etapa de auge, en los siglos XIII y XIV, la actividad pesquera llevaba a los marinos castreños hasta Irlanda, Terranova y Labrador, donde también realizaban la pesca del bacalao.

Castro Urdiales sufrió, desde finales del siglo XV, la intensa competencia con Bilbao y la consolidación de la villa del Nervión como principal puerto de Castilla¹⁵, lo que se tradujo en el declive económico y demográfico hasta el punto de que, según J. Echavarría, pasó de unos 8.000 a unos 1.200 habitantes.

¹³ Como consecuencia del desacuerdo en materia salarial entre armadores y pescadores y marineros, en 1922 se dieron de baja de la cooperativa unos cincuenta patronos, conocidos como «los mayores», con sus veintidós embarcaciones. En el Cabildo quedaron todos «los menores» con sólo doce embarcaciones. El propio Cabildo, a petición de sus asociados, solicitó un crédito para adquirir las embarcaciones necesarias para continuar las labores de pesca. Armadores y patronos, por su parte, constituyeron el «Cabildo de San Pedro» y construyeron en 1924 su propia lonja, el «Pósito de pescadores de San Pedro», que aún subsiste junto a la dársena vieja. En 1936, por disposición gubernativa, se volvieron a unificar en un solo Cabildo.

¹⁴ El padre Henao indicaba que la villa de Castro Urdiales, conocida como «la Brujas de España», fue la primera plaza mercantil de Castilla, y, con evidente exageración, afirmaba que en su puerto se albergaban 120 naves mercantes y 150 balleneras y barcas y que llegó a tener 30.000 almas. En 1676 los regidores ordenaron que la cocción de los trozos de ballena para extraer el aceite sólo se hiciera en lugares abiertos, aireados y ventilados, y a suficiente distancia de las casas y edificios. Los vecinos particulares tenían que acudir a hacer las fogatas correspondientes en varios lugares prefijados, los Huertos, la Atalaya, Perpetril, San Guillén y la Barrera, mientras que los grandes armadores obligatoriamente debían hacer la extracción de la grasa en la zona de la Atalaya, y en la Cabaña. A finales del siglo XVII estos últimos pasaron a realizar la labor en las rampas de San Guillén, donde se encontraban los restos del viejo muelle y cay de Santa Ana.

¹⁵ El auge de Bilbao y el paralelo estancamiento comercial de los otros puertos cantábricos, entre ellos Castro Urdiales y Bermeo, parece que guardan estrecha relación con las circunstancias políticas y, en especial, los avatares de la contienda civil entre Pedro I y Enrique II de Trastámara. Con la instauración de la nueva dinastía en Castilla, la villa de Bilbao inició un proceso que culminará con la concesión del consulado mercantil a Bilbao por la reina Juana en 1511, lo que le permitirá conseguir y asegurarse el control del comercio castellano con los puertos del norte de Europa durante tres siglos.

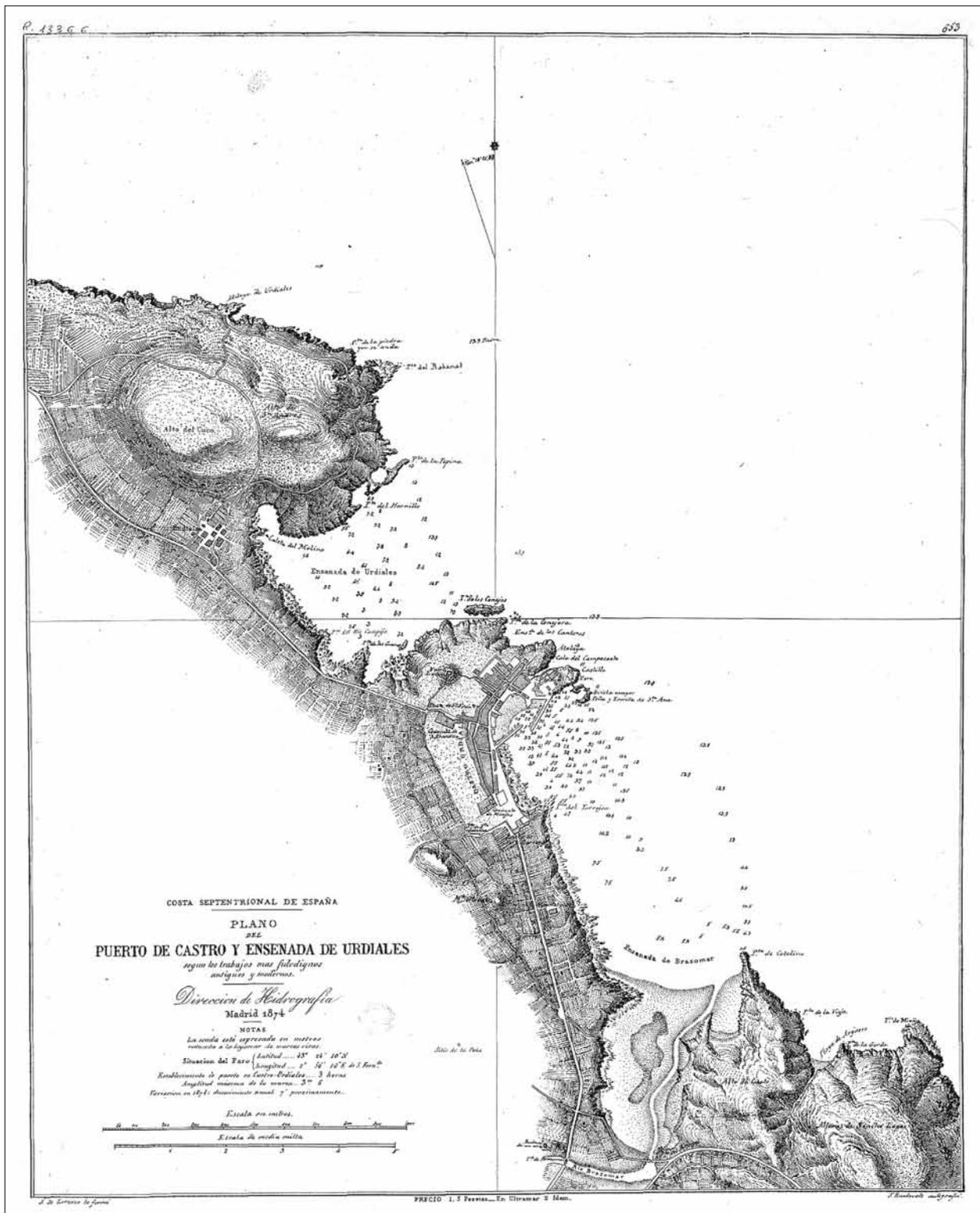


FIG. 2. El litoral de Castro Urdiales (ensenadas de Urdiales y Brazomar) entre las puntas de Rebanal y de Cotoilino, en 1874. Fuente: Biblioteca Nacional.

Al contrario que Santander y Laredo, Castro Urdiales apenas participó desde el siglo XVI en el comercio internacional, aunque, al igual que en los otros núcleos portuarios de las Cuatro Villas, en el siglo XVII el comercio de cabotaje experimentó un fuerte desarrollo. También durante aquella centuria tuvo aquí una gran importancia la actividad corsaria, organizada al amparo de la propia Corona, en la que participaron muchos marineros y armadores castreños, así como de Santander y Laredo, como alternativa al declive de las actividades de transporte marítimo.

La evolución económica brevemente reseñada explica que Castro Urdiales, que era la villa más populosa de Cantabria a finales del siglo XVI, pasase a ocupar el tercer lugar, tras Santander y Laredo, en la segunda mitad del siglo XVIII con 1.732 habitantes en 1752 y 2.309 habitantes en 1787; datos coincidentes con los que proporciona Jovellanos, que, al referirse a Castro Urdiales a finales de la misma centuria, destacaba su actividad portuaria pesquera casi como exclusiva y cifraba su población en 500 vecinos.

Las noticias que daba Madoz a mediados del siglo XIX avalan el declive de la ciudad: Castro es descrito en el *Diccionario Geográfico* como un puerto de mar de segunda clase cuya actividad principal era el cultivo de vides y parras para la producción del «chacolí más esquisito [sic] de la provincia»¹⁶, que, por entonces, era la producción fundamental de la villa, en la que también se celebraba una feria de ganado vacuno en Brazomar, cada 13 de junio, aunque era muy poco activa.

En un mapa conservado en la Biblioteca Nacional, fechado en el último tercio del siglo XIX (fig. 2), aparece reflejada la presencia dominante de las tierras de cultivo que circundan el núcleo amurallado de la villa en todas las direcciones, en particular en las pequeñas llanas que se extienden a lo largo de los caminos que conducían hacia Laredo y Santoña, por el noroeste, y hacia Bilbao, por el sureste.

La actividad transformadora era, por el contrario, poco dinámica y consistía en cuatro telares de lienzos comunes, tres fábricas de curtidos casi inactivas, una de tejas y baldosas, siete para salar y escabechar pescados, talleres de construcción de lanchas y barriles. Las tres úl-

timas en estrecha relación con la gran importancia que seguía teniendo la pesca (besugo, sardina, bonito, merluza, congrio, chicharro, etc.), aprovechamiento sobre el que se apoyaba su débil base económica desde hacía siglos.

Existen bastantes testimonios que documentan el comercio de pescado, tanto fresco como elaborado a través de sistemas tradicionales de preservación (desecado, salado y escabechado), llevado por carreteros y mulateros desde Castro Urdiales hacia las áreas del interior, a Castilla, tal y como figuraba ya en el Libro de Ordenanzas municipales en la primera mitad del siglo XVI.

La producción conservera basada en estas técnicas tenía también una larga tradición en la villa castreña, especializada en esta actividad, en particular en la del escabechado, que se realizaba en el propio domicilio de los pescadores y en «lonjas de escabechar». No obstante, la industria conservera propiamente dicha se inició con la instalación en 1840 de una fábrica que elaboraba sardinas, en aceite y en tomate, envasadas en latas cerradas con estaño¹⁷.

Pocos años después, la fabricación de conservas de pescado se había consolidado en todo el litoral oriental de Cantabria, en particular en Laredo y, sobre todo, en Castro Urdiales, donde funcionaban varias pequeñas fábricas que empleaban mano de obra femenina y cuya producción, unos 3.000 barriles anuales, se destinaba principalmente al comercio para ser consumida por la población castellana¹⁸.

En 1845, como informa el *Diccionario* de Madoz, había ya siete escabecherías en las que se elaboraba más del 50 % de las capturas; un número que se mantenía en 1857 (Ojeda San Miguel, 2001 y 2003) incrementado por la presencia de una fábrica de «conservas alimentarias», la de Luis Artiñano, a la que hay que añadir otras dos, las de Saint Martin y Cía. y la de Marcelino Carranza, que pueden ser consideradas ya como fábricas modernas de conservas. Son precisamente éstas las que significan la transición de las factorías artesanales de conservación tradicional, representadas por las escabecherías, a las fábricas modernas, la verdadera industria conservera de carácter capitalista.

Según apuntan todos los indicios, la moderna industria conservera cántabra nació en Castro Urdiales a fi-

¹⁶ «La circunstancia de hallarse todo el terreno cubierto de peñas hace que se cultive con preferencia la vid, y para que su fruto se ventile y asolee, todos los viñedos están emparrados desde 4 hasta 9 y 10 pies de altura con maderas de castaño [...], es una verdad demostrada que el chacolí de Castro y su jurisdicción es el mejor en su clase, debido en todo a su acomodado terreno, y al esmero y costoso cultivo de sus moradores.»

¹⁷ Dicha fábrica fue fundada por Jean-Stanislas-Charles Saint-Martin, comerciante de Burdeos que se instaló en la villa de Castro Urdiales, donde estableció una industria conservera con el nombre de Saint-Martin y Cía. en el número 2 de la Correría, local en el que permaneció hasta su cierre en 1871.

¹⁸ En 1858 había en Castro Urdiales doce fabricantes de pescado en conserva, según datos proporcionados por Ortega Valcárcel (1996, pág. 138).



FIG. 3. La vieja dársena pesquera a finales del siglo XIX. Fuente: *La Atalaya de Castro*.

nales de la primera mitad del siglo XIX, probablemente por influencia del modelo vizcaíno, e implicó la paulatina sustitución de la técnica del escabechado por la de salazón en salmuera desde finales del siglo XIX. En 1886 se censaban ya once fábricas de conservas y salazones en salmuera y trece en 1904; muchas de ellas pertenecientes a empresarios procedentes de distintas localidades italianas, sobre todo de Sicilia¹⁹.

Pese a todo, la primacía ostentada por Castro Urdiales en la producción conservera cántabra fue cediendo desde comienzos del siglo XX en favor de otras villas próximas (Santoña y Laredo), tras las que se situaba en un tercer puesto en 1927 (Ortega Valcárcel, 1996, 171-172), fecha en la que esta actividad se había extendido a la totalidad de los puertos del litoral de Cantabria.

2. APOGEO MINERO Y ACTIVIDAD EXPORTADORA EN LOS DECENIOS INTERSEculares

El declive de la industria conservera castreña fue coetáneo al ascenso de la industria conservera de Santoña a través de un proceso precoz de relocalización a corta distancia. La causa fundamental del desplazamiento

¹⁹ Ortega Valcárcel (1996, pág. 149) señala que la primera mención a un italiano como fabricante de salazón la registró en Castro Urdiales en 1891. Este mismo autor (1996, pág. 152) informa de que en 1932 estaban censadas en Castro Urdiales dos fábricas de conservas, once de salazón y cinco de escabeche.

debe atribuirse a la reducción de las capturas y ésta a los efectos de contaminación de las aguas costeras a consecuencia de los vertidos de desechos mineros (lavaderos y cargaderos) tras el auge que alcanzó la producción minera y la exportación de mineral de hierro a finales del siglo XIX²⁰.

Fue precisamente esta actividad la que impulsó el desarrollo económico y urbano de Castro Urdiales desde que se reinició la explotación de algunas minas de hierro y la apertura de otras nuevas, dispersas por el extremo nororiental del municipio, en el límite con Vizcaya, en forma de cotos mineros discontinuos y pertenecientes a un reducido número de empresas²¹.

Las minas de Ontón, Mioño-Dícido, Lusa, Setares y Otañes eran realmente una prolongación de la cuenca minera de Triano-Somorrostro, tanto desde el punto de vista geológico como desde una perspectiva económica (Homobono Martínez, 1994). Bajo ese enfoque, este autor pone de manifiesto que la explotación de las minas castreñas se hizo siguiendo fielmente el modelo vizcaíno a partir de la fundación de compañías de capital vasco y extranjero y la construcción, con el objetivo de sacar por mar la producción minera, de una amplia y densa red de pequeñas líneas férreas que enlazaban los cotos con el puerto de Castro Urdiales y con varios cargaderos instalados *ad hoc* a lo largo de la costa.

El apogeo de la minería del hierro, entre 1880 y 1930, significó la participación de Castro Urdiales en la «fiebre minera» (*iron rush*) y la consolidación de un fuerte núcleo de empresarios (Mac Lennan, Chávarri, Sota²² y Aznar, Gandaria, Ocharan, Echevarrieta y Larrinaga, Larucea y López) y comerciantes que actuaban en el área

²⁰ Como denuncia y atestigua *La Ilustración de Castro*, núm. 156, el 12 de enero de 1902, en un artículo reseñado por Ortega Valcárcel.

²¹ La explotación y organización del espacio minero castreño y su integración en el ámbito vizcaíno han sido estudiadas por González Urruela (2001), a cuyo trabajo me remito para el análisis en profundidad de estos aspectos. Las principales empresas mineras que actuaron en el área castreña fueron la compañía Vizcaya-Santander Mining Company (Mac Lennan) en las minas de Covarón, la Dícido Iron Ore, la Compañía Minera de Setares (Sota y Aznar), Bilbao River (Chávarri Hermanos) en Ontón, Sociedad Minas de Sopuerta (Larucea y López), Altos Hornos de Vizcaya, Sociedad Santa Lucía de Alén, Sociedad Mina Federico, Minas la Bernilla y otras menores.

²² Ramón de la Sota (1857-1936), una de las figuras emblemáticas del empresariado vasco, fundador de Altos Hornos de Sagunto y miembro inicial del PNV, era oriundo de Castro Urdiales, aunque descendiente de una familia de la nobleza rural de las Encartaciones vizcaínas con intereses en el comercio de mineral extraído en el veneno de Somorrostro. El desarrollo de su actividad empresarial guarda también relación con su matrimonio con Catalina Aburto, pariente de María Aburto, esposa de Luis Ocharan Mazas, descendiente de una familia de comerciantes afincados en Bilbao, y, sobre todo, con la alianza con su primo hermano Eduardo Aznar de la Sota, que desde 1881 sirvió para sentar las bases del grupo empresarial Sota y Aznar (Torres Villanueva, 1998).

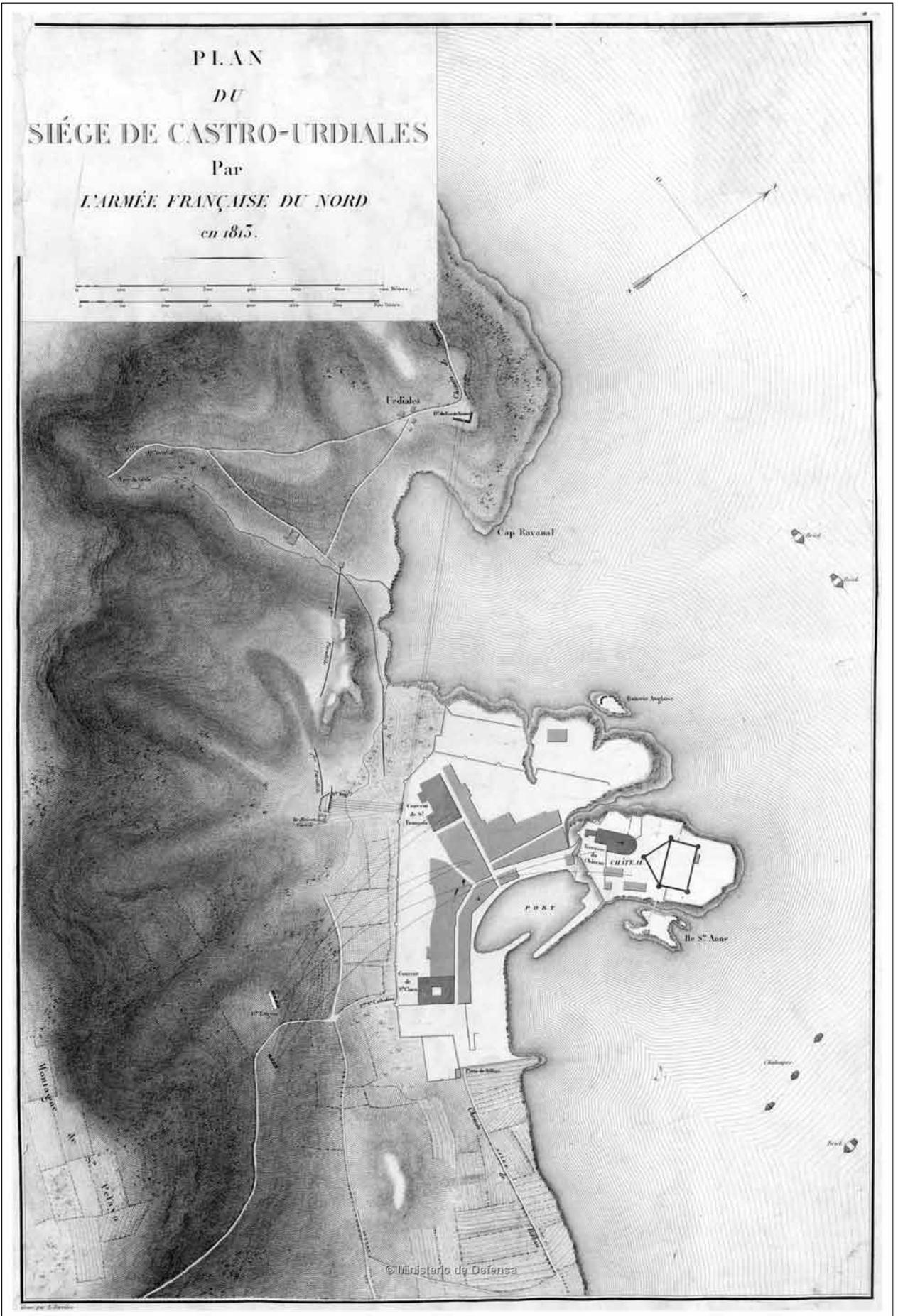


Fig. 4. Plano de Castro Urdiales durante el sitio de 1813. Fuente: Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército.

comprendida entre la villa castreña y la bilbaína, lo que, en consecuencia, supuso la intensificación de los vínculos anudados secularmente con Vizcaya.

La minería no sólo condicionó el comienzo del declive de la secular actividad pesquera tradicional e, incluso, de la moderna industria conservera, sino que transformó de manera radical la base económica de la villa, provocó el crecimiento de su población²³, modificó la organización social y alteró la estructura y la forma del espacio urbano, impulsando su ampliación y modernización.

Los precedentes del aprovechamiento de las minas de Ontón y Mioño se remontan al siglo XVIII, pero en las primeras décadas de la siguiente centuria se produjeron cambios significativos. Así ocurre en el caso de los yacimientos de mineral de hierro próximos a Mioño, que se venían explotando desde el último tercio del siglo XVIII, y cuya exigua producción de mineral de hierro era exportada a través del puerto de Castro Urdiales²⁴.

Sin embargo, no fue hasta bastante más tarde cuando se inició la producción a gran escala, a partir del momento, a mediados de la década de 1870, en que dos empresarios asociados, el bilbaíno Guillermo de Goitia y el británico John Bailey Davies, avecindado también en la capital vizcaína, consiguieron el aprovechamiento de las minas de El Alta en Dícido y empezaron a explotarlas con el objetivo de exportar el grueso de la producción por vía marítima. Tal fue el germen de la empresa minera de Dícido, cuya titularidad y configuración cambió en varias ocasiones: las minas pasaron poco después a manos de la compañía británica Hollway Brothers, que constituyó en el año 1883 la empresa Dícido Iron Ore Company Limited, y en 1912 a la Compañía Minera de Dícido, S. A., presidida por el industrial vizcaíno Víctor Chávarri; en 1929 fue adquirida por Altos Hornos de Vizcaya, que explotó los yacimientos hasta 1986.

²³ De acuerdo con los datos aportados por Homobono Martínez (1994), el número de obreros mineros pasó de 853 en 1890 a 1.794 en 1904, la población de la zona minera del municipio creció de 2.574 habitantes en 1887 a 5.401 en 1900 y la de la villa propiamente dicha de 4.531 habitantes en 1887 a 5.591 en 1900.

²⁴ Jovellanos refiere en sus diarios que en 1791 estaban en explotación los yacimientos de Ontón y Mioño, cuya producción era conducida «para las ferrerías inmediatas o a Castro para su exportación». Asimismo, informa de que, con el mineral obtenido, alimentaban parcialmente el horno de la fundición de Guriezo, en referencia a la ferrería y la fábrica de hierro del conde de Miravalle sobre cuyos terrenos sería construida en 1845 la Fábrica de Hierro de Nuestra Señora de la Merced por la Sociedad Ibarra, Mier y Cía. Los directores de la fábrica denunciaron en 1846 dos minas, Casualidad y Porvenir, en Mioño a fin de utilizar en aquélla el mineral extraído. En 1854, tras el fallecimiento de don José Antonio de la Mier, se constituyó la Sociedad Ibarra, Hermanos y Compañía y en 1860 una sociedad comanditaria, Ibarra y Compañía, que fue la que vendió la Fábrica de Nuestra Señora de la Merced a la Sociedad Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao. Sobre este proceso empresarial, véase el trabajo de Díaz Morlán (2002).

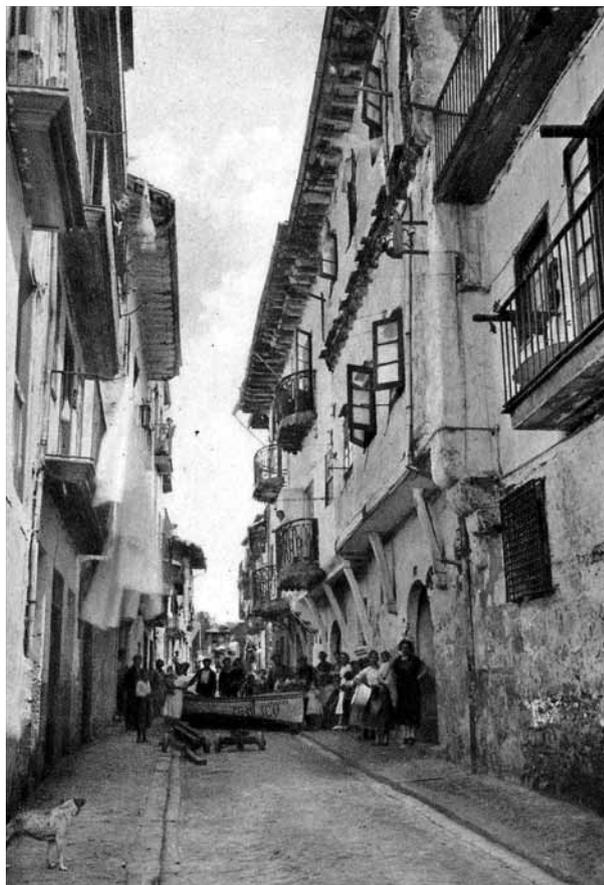


FIG. 5. Calle de San Juan en la «media villa de arriba» hacia 1935. Fuente: Samot, *Lo admirable de Santander*.

La producción estuvo destinada desde el primer momento a la exportación hacia el Reino Unido y Holanda, lo que condicionó la adopción de los métodos de transporte adecuados desde los cotos mineros hasta los embarcaderos.

Al principio, los minerales eran llevados desde las minas hasta los muelles en carros de bueyes y, desde allí, en barcazas hasta los barcos fondeados fuera del puerto. Pero pronto se transformó radicalmente el sistema de transporte: los carros de bueyes fueron sustituidos por tranvías aéreos y vagonetas de ferrocarril y el puerto por los cargaderos situados a lo largo de la costa de todo el término municipal.

En total se erigieron ocho cargaderos de mineral pertenecientes a distintas empresas y enlazados con el respectivo coto minero a través de su propia línea férrea: el de Pobeña (1882), en la ensenada de Musquiz en Vizcaya (concesión a José Mac Lennan de Minas, S. A.), el de El Piquillo en la de Ontón (Chávarri Hermanos), el de Salta-



FIG. 6. Calle de Torre de Vitoria y la Plazuela en la «media villa de abajo». Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

caballo, perteneciente a la Compañía Minera de Setares, el de Dícido, en la ensenada de Mioño, el de San Guillén en Castro Urdiales (1895) de la Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén, los dos de Urdiales (1898) en la ensenada del mismo nombre, propiedad de la compañía del ferrocarril Castro-Traslaviña, y el de Sonabia, al oeste de aquélla, para atender a los yacimientos de Liendo.

Si bien una de las causas de la elección de este sistema e infraestructuras de transporte fue el mantenimiento de la autonomía en la exportación del mineral por parte de las empresas extractoras frente a los intermediarios extranjeros que controlaban el comercio del hierro en el puerto de Bilbao, a ello contribuyó también el retraso en la adecuación del puerto para fondear barcos de las dimensiones requeridas para la actividad exportadora.

3. LAS PERMANENCIAS ESPACIALES: ESTRUCTURA Y FORMA DEL NÚCLEO URBANO HASTA FINALES DEL SIGLO XIX

Desde sus orígenes o, al menos, desde su refundación medieval, el espacio urbano de la «villa marinera» se adaptó perfectamente a la línea de base marcada por la ensenada y el puerto, a partir de la cual quedó definida la forma semicircular del plano. El minúsculo núcleo urbano de la villa estaba entonces organizado en tres conjuntos cercados por la muralla común que se completó a principios del siglo XIII: el «castro», la puebla vieja o «media villa de arriba», y la puebla nueva o «media villa de abajo» (fig. 4).

El «castro», cerrado también por su propia cerca, desempeñaba la función de ciudadela fortificada y en su interior se situaban la calle y la ermita románica de San Pedro, la iglesia gótica de Santa María de la Asunción, el hospital del mismo título, el cementerio y una fortaleza o castillo medieval, conocido como «palacios del rey», que, según la tradición, habían sido erigidos por orden de Alfonso VIII durante su estancia en la villa en 1208-1209; sobre un peñasco unido al «castro» a través de dos puentes se alzaba la ermita de Santa Ana.

La puebla vieja, conocida como la «media villa de arriba», era el núcleo residencial principal donde se localizaban las casas-torre de algunos de los linajes más poderosos, como la torre de Vitoria, la de los Castillo y la de los Amorosos. Estaba formada por un reducido número de calles (San Juan [fig. 5], Tenebregura, Rúa Mayor, Belén, Nuestra Señora del Camino y de San Francisco o de Mérida) y la plaza, situada junto a la dársena vieja, centro neurálgico de la villa donde se localizaban los principales edificios públicos, como la Casa del Concejo y las carnicerías.

La articulación de este sector urbano con el exterior se hacía a través de dos puertas abiertas en la muralla, la de Nuestra Señora de los Portales y la de San Francisco, que daba acceso al camino hacia Laredo, Santoña y Santander.

La «media villa de abajo» era el sector de expansión bajomedieval de la villa articulado a partir de la calle de Ardigales, prolongación de la Rúa Mayor, y la calle de la Mar, que bordeaba el arenal que antes separaba ambas

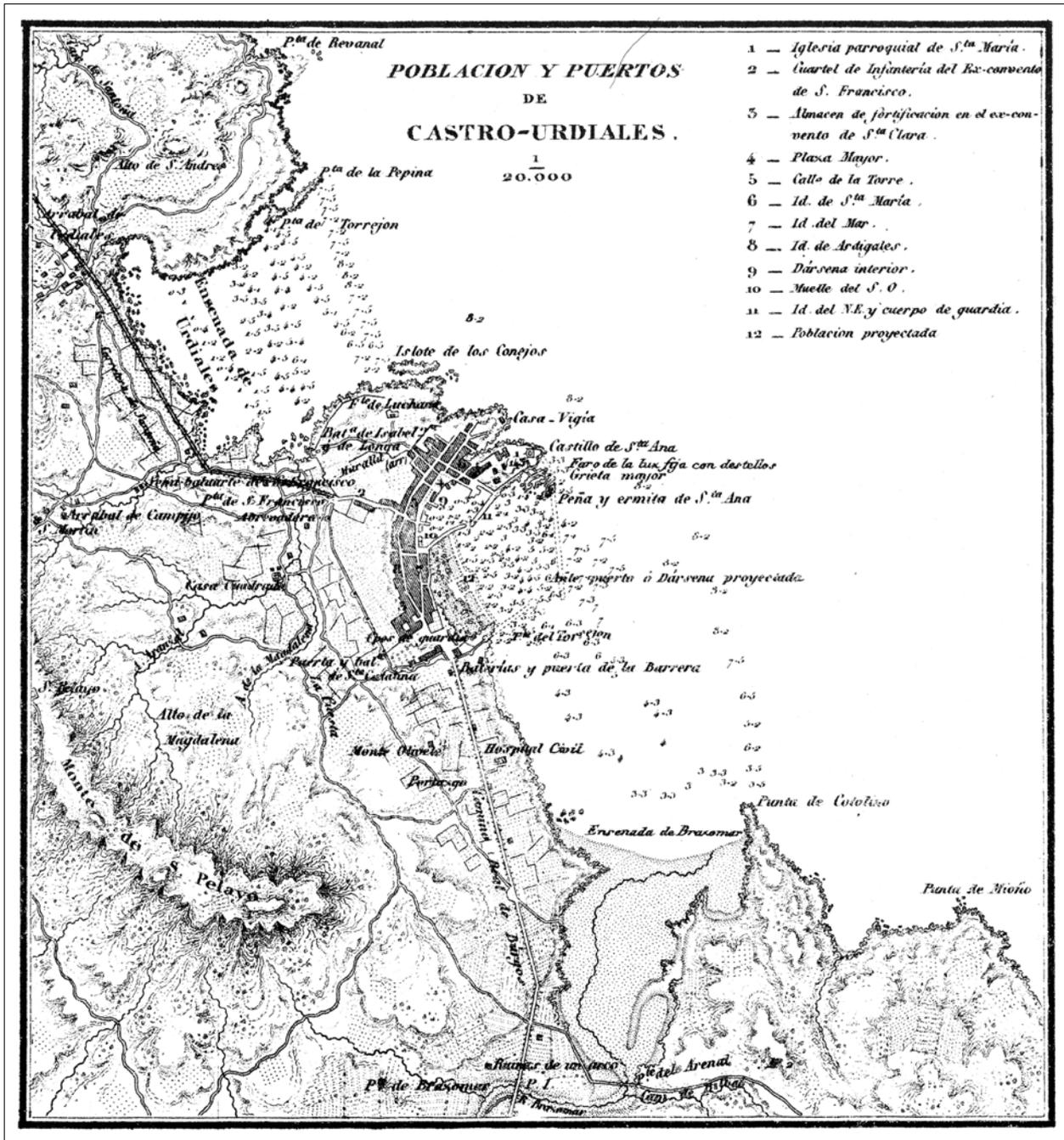


Fig. 7. Población y puertos de Castro Urdiales en 1861. Fuente: Biblioteca Nacional. Francisco de Coello. Escala aproximada de la reproducción, 1:15.800.

pueblas, reconvertido en la Plazuela (fig. 6) a partir del siglo XVI.

Las calles Ardigales y de la Mar conflúan en la de Aguacaliente, la actual calle de Bilbao, que, a su vez, desembocaba en la puerta meridional de la muralla, la de

la Barrera, que daba acceso a la calzada de San Nicolás, el camino hacia Bilbao y Castilla.

En este sector urbano se levantaban las casas-torre de La Matra y la de los Otañes, los conventos de San Francisco y de Santa Clara, fundados a finales del siglo XIII, y

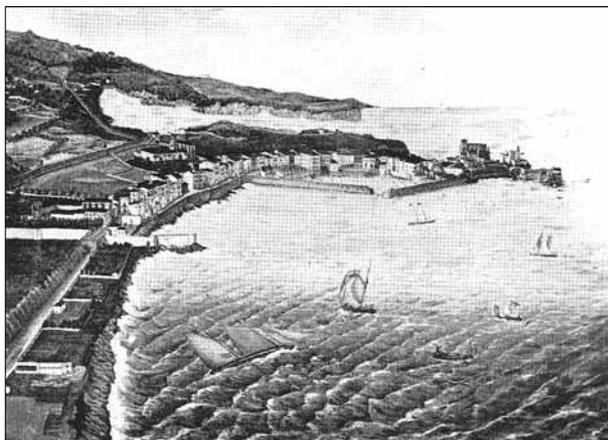


FIG. 8. La villa de Castro Urdiales a mediados del siglo XIX. Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

la ermita de Santa Catalina, junto a la puerta del mismo nombre.

Además de la construcción de los arcos de la calle de la Correría en el siglo XVII, el aspecto y la forma de la villa castreña experimentaron muy pocas variaciones hasta el siglo XIX, como muestra el plano elaborado por el ejército francés en 1813 (fig. 4)²⁵. En dicho plano, por esquemático que sea, se observan con meridiana claridad las tres áreas que conformaban el espacio urbano desde la Baja Edad Media.

En el plano se observa, asimismo, que el núcleo urbano estaba rodeado por una cerca que abarcaba un espacio bastante más amplio que el propiamente edificado. Dicha muralla no empezó a ser derruida hasta 1866 y su demolición definitiva no se completó hasta 1885-1895, como consecuencia del imperativo impuesto por la construcción de la estación de la línea Castro Urdiales-Traslaviña y el trazado de las líneas férreas, que prácticamente discurrieron en paralelo a la nueva calle de la Ronda, trazada sobre el espacio ocupado antes por la muralla.

A mediados del siglo XIX, en el *Diccionario Geográfico* de Madoz se afirmaba que la población «Está cercada de murallas por la parte de tierra, principiando desde la punta del Torrejón al E. y formando un curvilíneo [sic] que termina al O., en la batería que en tiempo

de la Independencia se llamó de Longa y ahora de Isabel II». El plano elaborado por Coello en 1861 para ilustrar dicho *Diccionario* (fig. 7) muestra la misma estructura urbana; no obstante, en él quedan recogidos ya dos proyectos que, hechos realidad varias décadas más tarde, iniciarán la transformación urbanística de la villa: el de un antepuerto o dársena nueva y, vinculado con él, el de una «nueva población» erigida sobre los terrenos de relleno ganados al mar delante de la calle de la Mar para la construcción de nuevos diques.

Tal ampliación no había tenido lugar, como puede apreciarse en el cuadro que representa una panorámica de la villa castreña a mediados del siglo XIX (fig. 8). En la imagen puede observarse cómo el espacio urbano edificado, ajustado estrictamente a la línea de base de la ensenada, coincide todavía con el casco medieval cercado. En tanto que la muralla abraza en su interior una superficie sin construir, mayor que la edificada, en la que se localizan los conventos de San Francisco y Santa Clara con sus respectivos huertos.

III. EL PAPEL PROTAGONISTA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE CASTRO URDIALES

1. LA LENTA Y TARDÍA ADECUACIÓN DEL PUERTO A LAS NUEVAS EXIGENCIAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Durante la Edad Media los salientes rocosos del «castro», el peñón de Santa Ana y las «Ymeas»²⁶, constituyeron una especie de puerto natural; el arenal situado a continuación, algo más al sur, también fue utilizado como fondeadero de pequeñas embarcaciones. A comienzos del siglo XVI se iniciaron las obras para la construcción de un cay y un contracay que constituyeron un puerto propiamente dicho, la «dársena vieja».

A mediados del siglo XIX la villa de Castro Urdiales había iniciado ya una dinámica de crecimiento económico acelerado apoyado en el desarrollo de las actividades pesquera y conservera, primero, y de la explotación minera, más adelante. Todo ello provocó un notable incremento del tráfico portuario, en particular de embarque de minerales, favorecido, además, por los adelantos

²⁵ *Plan du siège de Castro-Urdiales: par l'armée française du Nord en 1813/gravé par A. Barrière*. Colección: SG. Signatura: Ar.E-T.5-C.3-97 (1). El 11 de mayo de ese año la villa fue asediada, saqueada y prácticamente destruida por las tropas napoleónicas franco-italianas mandadas por el general Foix (Palacio Ramos, 2008). Según referencias posteriores (1819), el núcleo urbano constaba de 253 casas, de las que fueron destruidas 120; las pérdidas humanas ascendieron a 309 personas, de las 563 que vivían en el núcleo de la villa.

²⁶ Recibían este las rocas que penetraban en el mar a la altura de la Plaza. Las «Ymeas» pasaron a manos de los linajes nobles, que fueron transformando su aspecto original a base de añadir escaleras y otras estructuras para facilitar el atraque.

técnicos que habían comenzado a ser introducidos en los navíos, como los motores de vapor, entre otros. Sin embargo, las mejoras producidas en los sistemas de navegación únicamente podían resultar eficaces si se adaptaban las instalaciones portuarias a las nuevas exigencias del transporte y del almacenamiento.

Las pequeñas dimensiones y la falta de calado del puerto de Castro Urdiales, como en muchos otros casos, motivaban que la carga y descarga de las mercancías no se realizase en muchas ocasiones directamente en el muelle, sino que tenían que llegar desde y hasta las instalaciones portuarias en tierra firme a través de barcasas o pontones establecidos al efecto.

Declarado en 1820 «puerto de tercera clase» (Ojeda San Miguel, 2004), fue objeto de un primer proyecto de modernización presentado por el ingeniero militar José María Mathé, nombrado director del puerto de Castro Urdiales en 1831. Poco después, a petición del Ayuntamiento, el puerto fue clasificado como puerto de refugio por real orden de 29 de agosto de 1854 y, a raíz de ello, se repararon sus muelles en ese mismo año. No obstante, a comienzos de la década de 1860, las instalaciones portuarias castreñas apenas habían experimentado mejora alguna. Desde entonces fueron creciendo las presiones de las empresas y colectivos interesados en la actividad portuaria.

En 1866 el Consistorio, consciente de las deficiencias del dique de la calle de la Mar, encargó al ingeniero Domingo Estebanot un proyecto de reforma que fue aprobado a principios de 1867. Dos años más tarde, Carlos Hodgson, socio principal de un grupo empresarial con intereses mineros en el municipio y en otras zonas vizcaínas colindantes, presentó oficialmente una propuesta para construir y explotar un moderno puerto en Castro Urdiales. La solicitud no fue tramitada, por lo que volvió a registrar de nuevo en junio de 1873 otro proyecto, mejorado y firmado por el ingeniero Nicolás de Ugarte, esta vez en el Gobierno Civil santanderino.

Ese mismo año y también en Santander, otro empresario minero rival, Ramón Pérez del Molino, presentó una solicitud similar que fue la que, finalmente, resultó aprobada por disposición gubernativa²⁷. Sin embargo,

doce años más tarde no se habían iniciado las obras, por lo que el Gobierno tuvo que rescindir la concesión por real orden de 10 de noviembre de 1885, al tiempo que el Ayuntamiento recibía un nuevo proyecto promovido, esta vez, por el empresario minero Luis Ocharan Mazas y encargado al ingeniero Rafael Martín (fig. 9)²⁸.

El proyecto, que inició definitivamente la mejora y modernización del puerto castreño, fue aprobado en noviembre de 1889 tras experimentar algunas modificaciones introducidas por Alberto Corral. Las obras, que tardaron aún varios años en ponerse en marcha, se inauguraron oficialmente en el verano de 1892, fueron adjudicadas un año más tarde a Guillermo Pozzi y se iniciaron realmente en 1895.

El proyecto de Ocharan era mucho más ambicioso, puesto que, además de la construcción de un nuevo muelle sobre terrenos ganados al mar por relleno, preveía la edificación de ocho embarcaderos de mineral; cuatro de ellos en la ensenada de Urdiales, dos en las inmediaciones de San Guillén y otros dos en la punta del Torrejón. En el plano del proyecto figuraba, asimismo, el trazado de las vías férreas y los ramales que deberían llevar los minerales hasta los cargaderos para su embarque, de forma que el casco urbano, tanto el espacio edificado como el todavía sin urbanizar contiguo a aquél, quedaba estrictamente ceñido y constreñido por el dogal formado por la retícula ferroviaria.

La reforma del puerto quedó así directamente vinculada al proceso de expansión y urbanización. Por otro lado, estuvo rigurosamente condicionada por el trazado de las vías y ramales de los ferrocarriles, aún en proyecto, que debían acercar el mineral de hierro extraído a los nuevos diques y embarcaderos. La red ferroviaria al servicio del puerto adquirió un gran protagonismo en el tejido urbano naciente, ya que estuvo en funcionamiento hasta bien avanzada la década de 1920. Es más, algunas de las vías fueron utilizadas después para desplazar a los turistas y bañistas desde el centro hasta la playa mediante un coche jardinera arrastrado por caballos.

Casi al mismo tiempo (1893-1897), delante de la calle de la Mar y también en terrenos ganados al mar por relleno del antiguo arenal, se había alzado otro muelle nuevo al que se dotó de equipamientos modernos, entre ellos una grúa de vapor, y al que se dio el nombre de

²⁷ Orden del Ministerio de Fomento «concediendo a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales provincia de Santander» de 29 de septiembre de 1873. La autorización a Bailey Davies en 1874 para construir un puerto en Dícido ha sido interpretada como la compensación a la concesión obtenida por Pérez del Molino y a sus intentos de obstaculizar el embarque de mineral por el puerto de Castro.

²⁸ «Real Orden de 30 de junio de 1886, autorizando, de conformidad con lo informado por la Sección Cuarta de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, a don Luis Ocharan Mazas, para que [...] construya en el puerto de Castro Urdiales, desde el jardín de la Barrera hasta el camino de la bajada a la playa un dique malecón [...]»

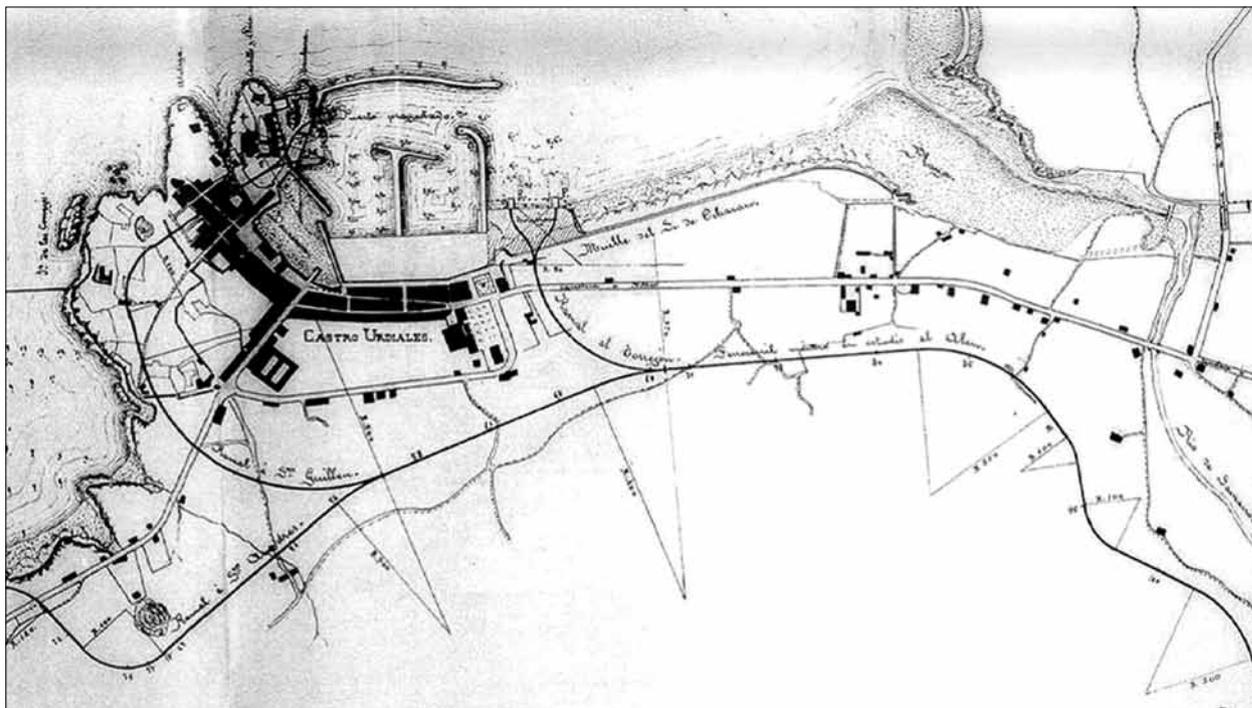


FIG. 9. Proyecto de modernización del puerto de Castro Urdiales de Rafael Martín-Alberto Corral, 1884-1889. Fuente: Archivo General de la Administración.

muelle de Eguilior como reconocimiento a la labor del diputado a Cortes en favor del puerto. Aunque con mucho retraso, con estas obras y la reparación de los diques de la vieja dársena se completaba el nuevo puerto castreño, al que, junto a una importante función comercial, se asignaban ya otras nuevas, como la deportiva, como evidencia el proyecto de construcción de un club náutico en 1906.

2. LOS EFECTOS DE LA RED FERROVIARIA: INTEGRACIÓN ECONÓMICA, ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y RESTRICCIÓN DEL ESPACIO URBANO

El fomento de las comunicaciones del puerto de Castro Urdiales con otros territorios próximos, en particular con el norte de Castilla, se inició en la primera mitad del siglo XIX a partir de la construcción del nuevo camino de Castro Urdiales a Bercedo en 1828 y de la reforma del camino real de la costa entre 1851 y 1868. Pero la articulación del puerto y la villa con su contexto territorial no se consolidó verdaderamente hasta la construcción, relativamente tardía, de los enlaces ferroviarios, en especial la de dos líneas básicas, el ferrocarril minero de Castro-Alén y el ferrocarril mixto de Traslaviña.

El proyecto primitivo del ferrocarril de Castro-Alén se remonta a 1872, cuando el empresario minero santanderino Ramón Pérez del Molino obtuvo la concesión del trazado de una vía férrea desde Sopuerta y Arcentales hasta el puerto de Castro Urdiales, cuyo proyecto de ensanche y reforma obtuvo también al año siguiente, como se indicó antes. No obstante, al igual que éste, el proyecto ferroviario se hizo realidad mucho más tarde y también de la mano de Luis Ocharan Mazas.

En febrero de 1892, de acuerdo con una concesión obtenida el año anterior y con el patrocinio del empresario susodicho, se fundaba la Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén, domiciliada en la propia villa. La línea ferroviaria tenía como objetivo el enlace del coto minero de Alén (área de Peñalba-Rao [mina Federico] y área de Las Barrietas-Gerelagua [mina Amalia Juliana²⁹, mina Sorpresa, mina María...]) con el puerto de Castro Urdiales, donde se construyó un cargadero, previsto en el proyecto concedido a Ocharan para la reforma del puerto, sobre el antiguo fortín de San Guillén, entre el roquedal de Santa Ana y el muelle norte de la dársena vieja.

²⁹ Casualmente, la mina Amalia Juliana había sido denunciada en 1869 por Ramón Pérez del Molino.



FIG. 10. Trazado urbano de los ferrocarriles de Traslaviña y Castro-Alén. Fuente: reelaboración a partir de «La minería en Castro Urdiales», 2007 (mineriacastrourdiales.blogspot.com).

El proyecto definitivo, obra del ingeniero Anastasio Grijalva, consistía en una línea que bordeaba el casco histórico consolidado, siguiendo en paralelo la ronda de la antigua muralla, con la que coincidía, incluso, en algunos tramos: entraba en el espacio urbano edificado por la subida a El Chorrillo, luego atravesaba sobre un viaducto la zona de los Huertos hasta alcanzar, ya junto al mar, el pedregal de Señá Santiago, también conocido como «pedregal de las Mujeres», que fue rellenado (fig. 10).

El trazado de esta línea de ferrocarril, que permaneció en activo hasta 1936, tuvo un extraordinario impacto en la morfología urbana, puesto que, además de constituir un nuevo cñgulo para la ampliación del suelo edificado en contigüidad con el casco histórico, entraba literalmente en el corazón de éste, ya que cortaba la secular calle de San Juan y, tras rebasar el matadero viejo, accedía al cargadero a través de un túnel que perforaba la colina de Santa María, el antiguo «castro», en la que se elevaba la iglesia gótica homónima, la ermita románica de San Pedro y el castillo faro.

Dos años más tarde que la anterior, en 1894, se constituyó la Compañía del Ferrocarril de San Julián de Musques y Traslaviña (Arcentales, Vizcaya) a Castro Urdiales y se redactó un proyecto, considerado como la principal infraestructura ferroviaria castreña, que tenía un doble objetivo³⁰. El fundamental era el transporte de mineral

de hierro desde los cotos de Somorrostro, Galdames, Sopuerta, Setares y Dícido mediante la conexión de la línea con los cargaderos de mineral de la costa castreña, en particular con los que se proyectaba levantar al oeste de la villa, en la ensenada de Urdiales. Pero además, a diferencia de la línea Castro-Alén, se trataba de un ferrocarril mixto, de mercancías y viajeros, que proponía mejorar las comunicaciones entre Castro Urdiales y Bilbao, en cuya estación de La Concordia finalizaba el recorrido del tren. Porque, en realidad, la línea de ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña fue una bifurcación del ferrocarril de vía estrecha de Santander-Bilbao que, de alguna manera, suplía la frustrada aspiración de Castro Urdiales de quedar enlazada en el recorrido del ferrocarril de la costa de Bilbao a Santander de vía ancha, que no llegó a construirse.

El ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña, cuyas obras de construcción se iniciaron en 1895, estuvo en funcionamiento varias décadas, desde 1898, pese a las dificultades por las que atravesó la empresa concesionaria, que, finalmente, cesó en 1921. A petición de la ciudad, el Estado se incautó del ferrocarril deficitario y asumió la gestión hasta su cierre definitivo el 16 de enero de 1966.

La vía férrea llegaba a la villa desde la estación de Mioño a través de un túnel por el que se accedía al área de Brazomar y, desde allí, continuaba en paralelo a la vía del ferrocarril de Castro-Alén, pero, a diferencia de éste, no penetraba en el casco consolidado, sino que finalizaba en la estación construida en el borde del espacio urbano.

³⁰ Sobre este aspecto véase el estudio publicado por Juan José Olaizola Elordi en 2004 en la *Revista de Historia Ferroviaria*.



FIG. 11. Estación del ferrocarril de Traslaviña en Castro Urdiales. Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

Desde la estación se construyó un ramal de enlace, que bordeaba la ciudad, para llevar el mineral de hierro hasta la ensenada de Urdiales, en la que se efectuaba su embarque en cargaderos de tipo *cantilever*. En esta área se ocupó también un amplio espacio que, tras el cese de la actividad portuaria minera, constituyó una considerable reserva de suelo urbano³¹.

El suntuoso edificio de la estación principal de la línea (fig. 11) fue erigido entre 1899 y 1902 por los jefes de obra italianos Pocci y Basconni y decorado por Daniel Zuloaga, siguiendo un proyecto del arquitecto municipal Eladio Laredo; tras el cierre de la línea fue demolido en 1974.

La estación de Castro Urdiales ocupaba una amplia superficie situada a escasa distancia de la muralla medieval, de la que, para construirla, hubo que derribar varios lienzos que aún permanecían en pie, de manera que las instalaciones de la propia estación y las vías de acceso se convirtieron también en un nuevo cinturón que ciñó el núcleo histórico y dificultó el crecimiento de la ciudad en el sector suroccidental.

La articulación entre la estación de ferrocarril, el centro urbano y el puerto se realizó mediante el trazado de un nuevo vial, la Bajada de la Estación, que, después de atravesar la vía construida sobre la antigua muralla, la calle de la Ronda, se dirigía hacia el espacio comprendido entre la Plazuela y el muelle de la Mar a través de las calles de Linares Rivas (Antonio Hurtado de Mendoza, en la actualidad) y de Melitón Pérez Camino.

³¹ En 1973 los terrenos de Feve, salvo los de Urdiales, fueron adquiridos por el Ayuntamiento castreño.

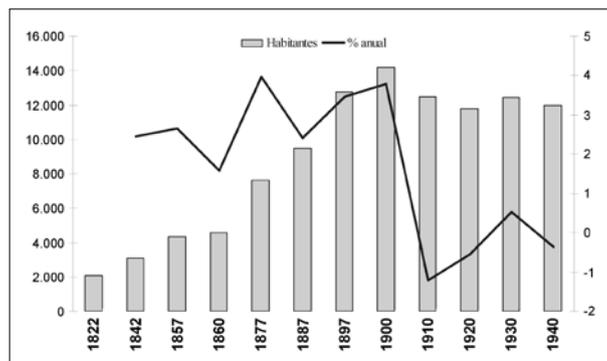


FIG. 12. Evolución de la población de Castro Urdiales (1822-1940). Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística. Censos de Población Históricas.

IV. AMPLIACIÓN DEL ESPACIO URBANO Y TRANSFORMACIÓN MORFOLÓGICA EN EL CAMBIO DE SIGLO

Como se ha apuntado antes, la modernización de las infraestructuras de transporte debe ser interpretada como el punto de arranque de la transformación del espacio urbano de Castro Urdiales de una villa pesquera tradicional en una pequeña ciudad moderna, industrial y terciaria, cuya partida de nacimiento tiene fecha precisa, el 18 de diciembre de 1909, cuando el rey Alfonso XIII concedió a la entonces villa de Castro Urdiales el título de ciudad, según un real decreto que fue remitido al Ayuntamiento por el presidente del Consejo de Ministros y ministro de la Gobernación, Segismundo Moret.

La población de la villa, tan mermada a principios del siglo XIX, experimentó un importante aumento como consecuencia del crecimiento económico vinculado al desarrollo de las actividades pesqueras y conserveras, primero, y, sobre todo, de la actividad minero-industrial a partir de las últimas décadas de la centuria.

Aunque los datos no sean muy fiables, puede afirmarse que la población municipal prácticamente se duplicó en la primera mitad del siglo al pasar de 2.085 habitantes en 1822 a 4.555 en 1860³². A partir de ese momento, el ritmo de incremento poblacional fue espectacular: de la cifra anterior se pasó a 7.623 habitantes de 1877³³, que se convirtieron en 9.466 en 1887 y en 14.191 en 1900. El crecimiento anual durante el último tercio del

³² El aumento poblacional fue también resultado de la incorporación de Orión al municipio castreño antes de 1857.

³³ Hay que tener en cuenta que, entre 1857 y 1877, el término municipal se amplió con la integración de Sámano.



FIG. 13. Un edificio emblemático de la imagen urbana de la moderna ciudad industrial, el Teatro de la Villa. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales. «Castro Urdiales. Comienzos del siglo xx». *La Ilustración de Castro*.

siglo XIX osciló entre 3,96 % entre 1860 y 1877 y 2,42 % entre 1877 y 1887; desde esta última fecha hasta comienzos del siglo XX se mantuvo continuamente por encima de 3,5 % anual (fig. 12).

La ampliación del vecindario exigió, como es natural, la expansión del suelo de uso residencial para la edificación de nuevas viviendas destinadas a los habitantes permanentes, así como de palacetes y villas concebidas como residencias secundarias para los veraneantes que empezaban a llegar en esos años, en particular desde la vecina Vizcaya y, sobre todo, de Bilbao³⁴.

A la vez, se hizo preciso proceder a la reserva de suelo para la construcción de infraestructuras de transporte, la instalación de fábricas, talleres y otros equipamientos productivos, así como para la ampliación de los espacios públicos a través del trazado de nuevas calles, plazas y jardines y de la elevación de edificios institucionales al nivel de la moderna ciudad emergente, industrial y de veraneo (fig. 13).

Las primeras modificaciones estuvieron vinculadas, como se apuntó antes, a las obras de reforma y ampliación del puerto. La construcción del dique de la Mar (1868) y un muelle nuevo al sureste de la vieja dársena (1881) implicó el relleno del espacio situado delante de la calle de la Mar, entre ésta y el nuevo dique. Sobre estos terrenos ganados al mar, todavía en el antiguo espacio intramuros, se trazó una nueva calle y paseo (los actuales calle de la Constitución y parque de Amestoy) y una manzana de



FIG. 14. Viviendas de la calle y paseo de Eguilior a principios del siglo XX. Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

modernas casas plurifamiliares erigidas a partir de 1883 y, en particular, a comienzos del siglo XX (fig. 14).

El nuevo espacio edificado finalizaba a la altura de la antigua puerta meridional de la Barrera. Una vez derribado el lienzo correspondiente de la muralla, se construyó sobre el suelo liberado un área ajardinada, los jardines de la Barrera, que articulaba el núcleo urbano tradicional con las nuevas calles y edificios que iban surgiendo en los terrenos que bordeaban el muelle de Ocharan, la primera ampliación urbana que desbordaba el núcleo amurallado de origen medieval.

Junto a la licencia para la mejora y reforma del puerto en 1885, Luis Ocharan Mazas había obtenido también la concesión del espacio ganado al mar comprendido entre el Hospital de San Nicolás y la zona conocida como la Pesquera. Sobre estos terrenos se inició la primera y fundamental ampliación extramuros del casco histórico: algunos de los caminos de acceso al flamante muelle se convirtieron en nuevas calles, a una de las cuales se atribuyó el nombre de la esposa del empresario, María Aburto (fig. 15).

El nuevo espacio urbano adoptó la forma de una ciudad jardín, con viviendas unifamiliares, villas y palacetes de veraneo para la alta burguesía industrial, articulada en torno al paseo de la playa de Brazomar y el antiguo camino de Bilbao, el actual paseo de Menéndez Pelayo (fig. 16).

Prolongándose de sur a norte, el paseo de la playa de Brazomar (hoy paseo de Luis Ocharan Mazas), los jardines de la Barrera y la calle y parque de Eguilior (calle de la Constitución y parque de Amestoy, en la actualidad) configuraron una nueva fachada marítima de carácter burgués, que sirvió de línea básica para el inminente crecimiento en superficie de la ciudad y la transformación definitiva de la morfología urbana conservada desde la Edad Media: el plano de forma semicircular, apoyado en la dársena, fue sustituido paulatinamente por el de un espacio urbano que se alargaba siguiendo la línea del viejo puerto y los nuevos muelles.

³⁴ De acuerdo con los datos proporcionados por el censo de población y viviendas de 2001, del total de viviendas censadas ese año, 1.352 corresponden a viviendas construidas antes de 1900, en tanto que un número casi igual, 1.275, son viviendas construidas en sólo los veinte años transcurridos entre 1900 y 1920.



FIG. 15. El muelle de Ocharan y el nuevo espacio urbano residencial a principios del siglo xx. Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

Los cambios urbanísticos mencionados se realizaron sin una planificación previa, a pesar de la existencia de un proyecto de reforma y ensanche reflejado en el plano del casco levantado por el arquitecto municipal, Eladio Laredo, en 1895 (fig. 17)³⁵. Al contrastar este plano con alguno de los anteriores, se ve que el tejido urbano del casco histórico, resaltado en gris, permanece prácticamente intacto y no ha experimentado más ampliación que la colmatación de algunas manzanas en el espacio comprendido entre las calles Rúa Mayor, Ardigales y la Ronda, trazada sobre la antigua muralla, algunos de cuyos lienzos aún quedaban en pie.

El proyecto de urbanización de Eladio Laredo consistía en el relleno del suelo libre intramuros y en su ampliación en el área de los Huertos, donde la muralla ya había sido derribada completamente para permitir el trazado de la línea del ferrocarril Castro-Alén, entonces en construcción, que, como se observa en el plano, atravesaba aquí el sector más antiguo del casco medieval.

El modelo urbanístico propuesto (en rojo) se basaba en la construcción de manzanas de grandes dimensiones achaflanadas, articuladas por un tejido viario ortogonal, pero adaptado a la forma semicircular del núcleo histórico preexistente. El conjunto se organizaba a partir de un eje transversal principal, la calle de Santander, que unía el puerto con la antigua puerta de San Francisco, y varias calles que siguen en paralelo la traza de las medievales apoyada en la línea de la costa.

En 1907 el mismo arquitecto elaboró otro proyecto de reforma y ensanche de Castro Urdiales, probablemente

³⁵ El plano original, sin memoria, se conserva en el Archivo Municipal de Castro Urdiales: plano del casco antiguo; 11 de diciembre de 1895; firmado por Eladio Laredo (arquitecto municipal); Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 1.681, doc. 6.



FIG. 16. El paseo Menéndez Pelayo en el área de Brazomar en el primer tercio del siglo xx. Fuente: Archivo Histórico de Castro Urdiales. «Castro Urdiales. Comienzos del siglo xx». *La Ilustración de Castro*.

similar al anterior, del que sí se conserva la memoria correspondiente. Algunos de los argumentos expuestos en ella, a modo de justificación, tienen gran expresividad y significado desde la perspectiva que nos ocupa³⁶.

El proyecto se centraba en la urbanización del área intramuros en torno al desamortizado convento de San Francisco, cuyos restos materiales debían aportar parte de los fondos necesarios (338.420,18 pesetas) para financiar la construcción en su solar de una vía, la calle Jardines, y varios edificios públicos (alhóndiga, escuelas, telégrafos, lavadero, pescadería y mercado).

Casi veinte años después, en 1927, Eladio Laredo volvió a presentar un nuevo proyecto de urbanización³⁷ que queda justificado en la oportuna memoria por la existencia de «habitaciones insalubres de la gente marinera» y la necesidad de construir «vivienda barata e higiénica».

En el plan se pone de manifiesto el objetivo de adecuar la estructura urbana a la configuración de su base socioeconómica. En este sentido, Eladio Laredo proponía dividir la ciudad en tres zonas de acuerdo con los usos y el contenido social: «[...] agrupar la población de lujo y de recreo alrededor de la playa de los baños, dejando el casco antiguo de la población para sus diversas indus-

³⁶ «¿Quién duda que la época más floreciente de Castro Urdiales ha sido en la época de la construcción de los dos ferrocarriles y principios del puerto? En aquellos momentos parecía que Castro, olvidándose de sí mismo, exageraba tanto la nota de su bien estar como hoy día deplora su pobreza y mal estar [...], reanimar la esperanza de que el porvenir de Castro es tan risueño que pronto se ha de transformar en una gran ciudad que es el sueño constante de sus amantes hijos» («Proyecto de reforma y ensanche de Castro Urdiales» firmado por Eladio Laredo en Madrid a 9 de noviembre de 1907; Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 1.688, Exp. 9).

³⁷ Proyecto de urbanización de 1927, Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 606, exp. 1.



FIG. 17. Plano del casco antiguo de Castro Urdiales y proyecto de ensanche y reforma (Eladio Laredo, 1895). Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales.

trias, siempre molestas para una vida higiénica y por último dedicar a la vivienda del proletariado la población que nosotros proyectamos».

En realidad, se trataba de un plan para expandir la superficie urbana en forma de barrios obreros que estaba vinculado a otro, el proyecto de urbanización de la zona de los Huertos (1926-1929)³⁸, el espacio comprendido entre las vías del ferrocarril Castro-Alén, la antigua mu-

ralla y los terrenos del antiguo convento de San Francisco, donde se planteaba el trazado de varias calles: José Rada, José de Mena, Juan de Llano, Juan de Garay, Alonso de Noja, Fray J. de Santander, Otañes de Salazar, Francisco de Orcasitas, Antonio de Mioño, Lorenzo de Taranco, Melitón Pérez del Camino, Andrés de Carasa, P. Marmolejo, Pedro de las Muñecas.

A la vez que se elaboraban los frustrados planes de reforma y ensanche, la fisonomía de la «villa marinera» tradicional se iba transformando en la de una pequeña y moderna ciudad industrial al compás de la construcción de numerosos edificios para uso público y privado en es-

³⁸ Expediente de urbanización y ensanche de la zona de los Huertos, año 1926; Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 2.095-1.



FIG. 18. Edificios de uso público construidos por Eladio Laredo: mercado municipal (izquierda) y matadero municipal (derecha). Fotografías: Carmen Delgado Viñas.

tilo modernista, ecléctico, regionalista y racionalista. La mayor parte de ellos fueron obra de tres arquitectos: el antes mencionado arquitecto municipal Eladio Laredo, muy relacionado con el empresario Luis Ocharan Mazas, el arquitecto castreño Leonardo Rucabado y Severino Achúcarro, uno de los tres artífices del plan de ensanche de Bilbao de 1873.

Entre las modernas dotaciones y equipamientos diseñados por Eladio Laredo (fig. 18) sobresalen, además de la estación de ferrocarril ya referida, el quiosco de música de los jardines de la Barrera (1894-1900), el matadero municipal (1899), los depósitos de agua de Dombergon y El Chorrillo (1900), el mercado municipal (1908-1911) y las escuelas municipales erigidos sobre el solar del claustro del antiguo convento de San Francisco, la plaza de toros (1912), las escuelas municipales de Santullán (1908-1913) y el hospital civil (1915).

De los inmuebles residenciales particulares edificadas por el mismo arquitecto destacan el chalé Goicouria-Echea (1892), las viviendas del Círculo Católico, los edificios de viviendas de la Ronda número 22 (1896), el París (1898) y el Royal (1901; fig. 20), el palacete (1901) y el castillo Toki-Eder (1914) en el complejo residencial de Luis Ocharan Mazas y el edificio encargado por Dolores de los Heros (1899) para dedicarlo a asilo de niñas pobres, aunque nunca funcionó como tal, en el área de la ciudad jardín de Brazomar (fig. 19).

Por los mismos años, la época dorada de Castro Urdiales, trabajaron en la ciudad Leonardo Rucabado, que diseñó casas de viviendas y residencias particulares en estilo regionalista, y los arquitectos vascos Ricardo Bastida (colegio Barquín, 1923) y Severino Achúcarro, autor de los edificios de viviendas para Emilia del Cerro (1899) en los jardines de la Barrera (fig. 20) y la casa de

los Chelines (1902) en la calle de la Correría, junto a la dársena vieja.

V. LA RECONVERSIÓN DE LA CIUDAD PORTUARIA INDUSTRIAL EN CENTRO DE SERVICIOS, TURÍSTICO Y RESIDENCIAL

1. LA FASE DE ESTANCAMIENTO ECONÓMICO, DEMOGRÁFICO Y URBANÍSTICO HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XX

El auge del ciclo minero tuvo lugar en los años comprendidos entre finales del siglo XIX y comienzos del XX; el segundo lustro de éste fue testigo del estancamiento y del declive, más tarde, de la actividad extractiva y exportadora, al igual que ocurrió, en general, con la minería del hierro a nivel nacional y, sobre todo, en las otras regiones septentrionales³⁹.

Esta situación es puesta de manifiesto en las memorias de los proyectos urbanísticos de reforma y ensanche reseñados antes. Dichos documentos revelan también la consolidación paulatina de las actividades vinculadas a lo que hoy llamaríamos el turismo residencial, el veraneo de la burguesía madrileña y vasca, en particular bilbaína, que seguía estando relacionada con las actividades industriales, de extracción y transporte de minerales.

La orientación turística fue anterior, incluso, al apogeo del ciclo minero. Ya en el mes de febrero de 1865 un

³⁹ Entre las causas que explican el final del ciclo expansivo de la minería vasco-cántabra, la mayoría de los autores (entre otros, Escudero, 1998) hacen referencia al cambio tecnológico de la siderurgia inglesa, principal consumidora del mineral de hierro de bajo contenido en fósforo de este complejo minero, y al encarecimiento de los fletes.



FIG. 19. Edificios de uso privado construidos por Eladio Laredo: castillo y palacete de Ocharan (arriba) y residencia-asilo de Dolores de los Heros (abajo). Fotografías: Carmen Delgado Viñas.

grupo de grandes propietarios y comerciantes remitió al Ayuntamiento una carta solicitando la ampliación de la Plazuela, situada junto a la dársena, con el argumento de la llegada de numerosos veraneantes.

Por otra parte, el progreso del turismo no fue completamente espontáneo, sino fruto de su promoción deliberada. A principios del siglo xx, como informa *La Ilustración de Castro*, «varios castreños [...] alarmados por la visible decadencia de esta villa a causa de la paralización de las pescas, principal fuente de riqueza para este puerto y no menos por *el alejamiento de los forasteros de nuestra playa en la época de verano, que es otro de los principales factores de prosperidad de nuestro pueblo*, han pensado iniciar un movimiento de tanta importancia de vida o muerte para Castro Urdiales». A resultas de esta preocupación, en 1904 se fundó una Sociedad para el Fomento de Castro, presidida por el antiguo alcalde Timoteo Ibarra Sota, con la finalidad de construir un balneario y un gran hotel, encargados al arquitecto Leonardo Ruca-bado, aunque no prosperó ninguno de los dos proyectos.



FIG. 20. Edificios de viviendas plurifamiliares en los jardines de la Barrera: casa de Emilia del Cerro (Severino Achúcarro, 1899) y edificio del Royal (Eladio Laredo, 1901). Carmen Delgado Viñas.

El desarrollo de estas nuevas funciones conllevó el acondicionamiento de la playa de Brazomar para el baño (fig. 21) y la construcción de infraestructuras hoteleras para atender a los veraneantes. Entre ellas el emblemático, y ya desaparecido, Hotel Universal, situado en la esquina de la Plazuela y el paseo de Eguilior (fig. 21).

Asimismo, el Hotel Miramar, emplazado en el centro de la playa de Brazomar, tiene su origen en la cesión que el Ayuntamiento de Castro Urdiales hizo en 1917 sobre un sector de la marisma para su desecación, urbanización y construcción de un establecimiento para baños. En 1930 se hizo el proyecto del balneario y durante la Segunda República se inició el relleno de la marisma con tierra, arena y piedra como una fórmula para paliar el paro. Finalmente, en 1939 comenzaron las obras de construcción del balneario propiamente dicho, utilizando para ello el trabajo forzado de presos republicanos. Las obras concluyeron en 1944 y al año siguiente se inauguró el hotel que existe todavía⁴⁰.

Pero la importancia que empezaron a adquirir las actividades relacionadas con el ocio y esparcimiento estival no fue suficiente para compensar el declive de las actividades productivas en que se había apoyado el auge de la economía castreña, la pesca, la industria conservera y la minería.

Es obligado relacionar con esas circunstancias el retroceso poblacional que tuvo lugar a partir de la segunda década del siglo xx, que abre una nueva etapa de decrecimiento y estancamiento demográfico: de 1900 a 1940

⁴⁰ El hotel se encuentra situado sobre la playa que se formó tras el cierre de la marisma y, al estar edificado dentro del dominio público, pesa sobre él sentencia firme de derribo.



FIG. 21. Instalaciones para las nuevas funciones y actividades terciarias: playa de Brazomar y Hotel Universal en la esquina de la Plazuela y el muelle de Eguilior. Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander y Archivo Municipal de Castro Urdiales. «Castro Urdiales. Comienzos del siglo xx». *La Ilustración de Castro*.

la población castreña disminuyó en 2.228 habitantes. Las pérdidas mayores se produjeron en la primera década del nuevo siglo a un ritmo de $-1,22\%$ anual; desde 1910 el volumen de población se mantuvo en torno a 12.000 habitantes, con una tasa de descenso de $-0,12\%$ anual entre esa fecha y 1940 (fig. 12).

Las nuevas circunstancias tuvieron también un efecto paralizador sobre el crecimiento inmobiliario de la ciudad. Así, frente a las 1.275 viviendas construidas entre 1900 y 1920 que figuran en el censo de 2001, sólo se recogen 872 cuya construcción corresponda a 1920-1940. La diferencia entre ambas cifras resulta tanto más significativa por cuanto, al tratarse del número de viviendas que han resistido el paso del tiempo, parecería lógico suponer que, al contrario de lo que sucede, hubieran pervivido en mayor medida las de más reciente construcción.

Al igual que el proceso de construcción residencial, también quedaron detenidos los de reforma y ampliación del espacio urbano, como lo atestigua el plano de la villa levantado en 1936 (fig. 22), sobre cuyo original se trazaron las líneas básicas del proyecto de reforma parcial realizado a partir de 1939⁴¹.

El proyecto postbélico fue elaborado por los arquitectos José Menéndez-Pidal Álvarez y Luis Quijada Martínez con el propósito de organizar el área urbana comprendida entre el paseo de la Barrera y la calle de Santander, aprovechando para ello los terrenos aún sin edificar del antiguo convento de Santa Clara. De acuerdo con la ideología urbanística imperante en el momento, todo el sector suroccidental del casco histórico debería

quedar organizado a partir de un sistema de relaciones articulado por el parque de Eguilior, el mercado de San Francisco, un centro religioso y un centro cívico (fig. 23).

La realidad del proyecto consistió básicamente en la construcción de un centro cívico (obra de Luis Quijada en 1941) donde deberían instalarse los organismos administrativos oficiales, además de viviendas para maestros y empleados municipales, la sede de la Falange y un nuevo ayuntamiento. Estos edificios, junto al Teatro de la Villa, tenían que distribuirse alrededor de la plaza de la Barrera (fig. 24), que debía adquirir la función de nuevo centro urbano de servicios, a modo de las plazas mayores tradicionales, y elemento articulador del casco histórico y la ciudad jardín burguesa. Asimismo, el plan preveía la construcción la iglesia del Sagrado Corazón, la apertura de nuevas calles y la prolongación de otras (las de Iglesia Nueva, Timoteo Ibarra, Juan de la Cosa y Javier Echevarría).

La ciudad apenas cambió en los años siguientes, ni en su tamaño ni en su forma, ya que fueron muy pocas las actuaciones urbanísticas reseñables durante los años cuarenta y cincuenta.

Se produjo, por una parte, la consolidación del área de la ciudad jardín de Brazomar, donde siguieron construyéndose numerosas villas de veraneo e, incluso, algunas pequeñas urbanizaciones sobre terrenos municipales cedidos en 1944 para la construcción de casas-chalés protegidas. Tal es el caso de la urbanización de cuatro chalés de Eduardo Sanz Martín y otra de cuatro chalés bifamiliares en la calle María Aburto, situadas ambas entre el paseo de la Playa y el paseo de Luis Ocharan Mazas.

Por otra parte, finaliza entonces la colmatación de los solares vacíos del casco histórico, hasta alcanzar el límite marcado por la derruida muralla medieval, en particular

⁴¹ Proyecto de Reforma Interna de la villa de Castro Urdiales, año 1939; Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 1.141, exp. 2.

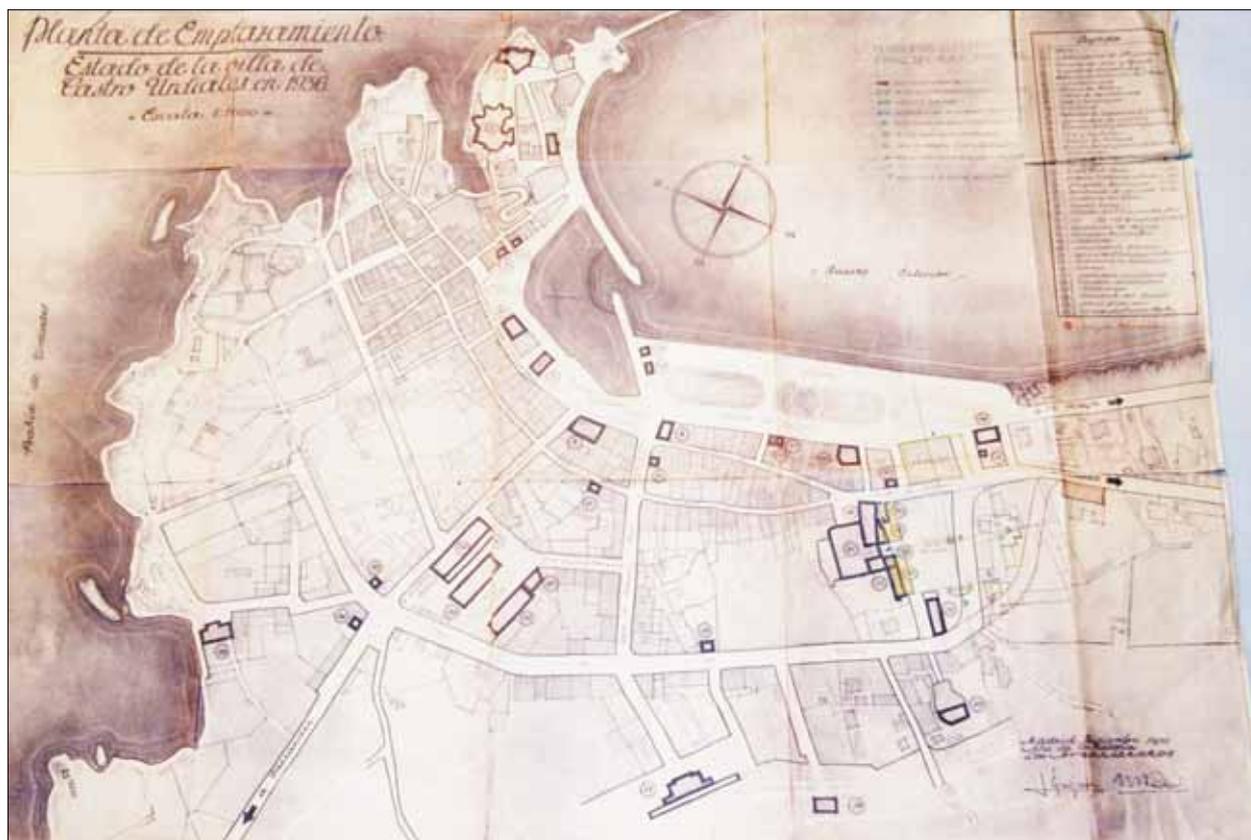


FIG. 22. Plano de Castro Urdiales, 1936. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales.

en el área suroccidental. Es aquí donde se construyeron los bloques de viviendas bonificadas para la clase media, en las proximidades de la nueva iglesia del Sagrado Corazón, las calles de la Ronda y Javier Echevarría, plaza del Mercado, etc.

Un carácter bien distinto tenían los bloques de vivienda obrera construidos en los años cincuenta por la Obra Sindical del Hogar en la zona de los Huertos, en solares que quedaban sin edificar del antiguo convento de San Francisco (grupo Maestro Morondo de 112 viviendas entre las calles Silvestre Ochoa, Aranzal y Santander), un bloque de cincuenta viviendas de la Obra Social de la Falange en la prolongación de Juan de Mena, las viviendas protegidas de las calles Bilbao, República Argentina, Timoteo Ibarra, etc. El mismo sentido tenía la barriada de los Pescadores de noventa viviendas edificadas por el Instituto Social de la Marina en cuatro bloques en la zona del Pedregal y los Huertos.

Saturada esta área urbana, claramente definida por su función residencial para la clase obrera, a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta comenzaron a

utilizarse algunos núcleos próximos a la ciudad para edificar viviendas para obreros (Santullán) y mineros (Mioño).

2. EL COMIENZO DEL CRECIMIENTO INMOBILIARIO Y URBANÍSTICO EN UN CONTEXTO DE ATONÍA POBLACIONAL

El impulso de la verdadera transformación urbanística de Castro Urdiales, desencadenada por su consolidación como núcleo turístico de veraneo para capas cada vez más amplias de población, no se produjo hasta los años sesenta y setenta del siglo xx. Es entonces cuando las actividades terciarias, tanto las vinculadas al turismo como a la prestación de servicios a la población local y comarcal, se convirtieron en la base económica de la ciudad. Aunque la pesca y la industria de conservas de pescado, en particular la producción de anchoas, continuaron siendo los otros puntales de la actividad económica castreña durante la segunda mitad del siglo xx (fig. 25).

Desde una perspectiva demográfica, la atonía fue todavía la nota dominante durante la mayor parte de la

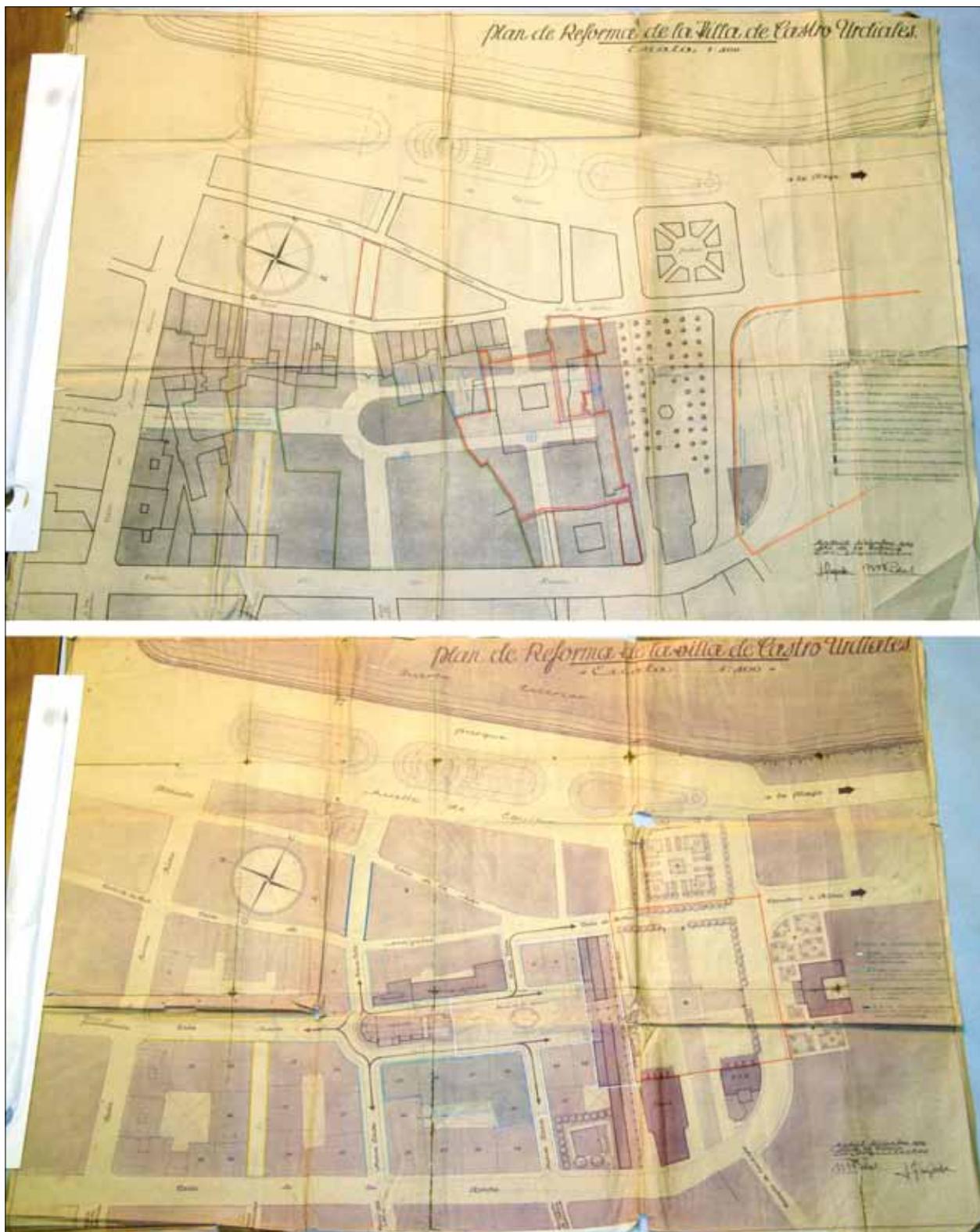


FIG. 23. Proyecto de reforma interna de Castro Urdiales, 1939. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales.

segunda mitad del siglo xx. La población municipal no superó la cifra de 12.000 habitantes hasta 1970, año en cuyo censo aún figuraba un número de vecinos levemente menor del que constaba en 1910 y 1930; habría que esperar a 1992 para recuperar el volumen de población censada en 1900 (fig. 26). Además, el ritmo de crecimiento de la población fue aún muy lento hasta la última década del siglo: la tasa de incremento medio anual empezó a ser positiva a partir de 1950, aunque con valores muy bajos, si bien progresivamente crecientes (0,29 % en 1950-1960; 0,34 % en 1960-1970; 0,37 % en 1970-1981, y 0,51 % en 1981-1991).

En consecuencia, el extraordinario aumento del parque de viviendas que tuvo lugar durante ese tiempo no guarda relación alguna con la demanda de vivienda principal de la población castreña, sino con la de vivienda secundaria y vacacional de población procedente de otros lugares, en particular, de nuevo, de las provincias vascas y, sobre todo, del área metropolitana de la ría de Bilbao.

Puede afirmarse sin ninguna duda que el auge de la construcción se inicia en Castro Urdiales en el primer lustro de los sesenta, cuando se encuentran en la ciudad unas mil viviendas en proceso de edificación. Frente a las 1.584 viviendas construidas en 1941-1960 que figuran en el censo de viviendas de 2001, aparecen censadas 1.272 edificadas en la década siguiente, 2.851 en 1971-1980 y 2.386 en 1981-1990; lo que significa que las viviendas construidas en esos treinta años representan más de un tercio (34,6 %) del parque inmobiliario de Castro Urdiales a principios del siglo xxi (fig. 27).

El crecimiento del parque inmobiliario implicó la expansión en superficie del espacio urbano, lo que obligó a que en estos años la ciudad «saltase» más allá de la nueva muralla, la barrera formada por el trazado de las infraestructuras viarias de los ferrocarriles Castro-Alén y Castro-Traslaviña, desmanteladas a mediados de los años sesenta.

El espacio ocupado hasta entonces por las vías del ferrocarril Castro-Alén hasta el puerto fue utilizado para el trazado de las calles Leonardo Rucabado, Venancio Bosco, Ricardo Rueda y Arturo Dúo Vital que, de sureste a noroeste, formaron un eje casi paralelo al de la antigua muralla, cuyo trazado siguen las calles de la Ronda y San Francisco. La expansión fundamental de las edificaciones tuvo lugar, justamente, en el espacio comprendido entre ambas, organizado a partir de una serie de calles transversales (Antonio Burgos, República Argentina, Juan de la Cosa, Benito Pérez Galdós, Bajada de la Estación, Vicentina Gainza, Eladio Laredo y Bajada de El Chorrillo).

El otro sector de crecimiento espacial se extiende de nuevo hacia el sur, como ampliación de la ciudad jardín,

entre los paseos de Luis Ocharan Mazas y Menéndez Pelayo, donde, junto a las villas y quintas de veraneo, comenzaron a surgir equipamientos hoteleros y bloques de viviendas vacacionales. Es en la década de 1960 cuando se construyó el primer gran hotel moderno, un hotel de cinco plantas que se levantó en los terrenos de la finca Miramar, adquirida por Construcciones Ibarra para edificar, además, tres torres de once plantas y dos bloques de seis con un total de 204 apartamentos. Esta actuación inauguró, precisamente, una larga etapa de conflictividad urbanística, ya que el complejo Ibarra fue denunciado por irregularidades en 1968⁴². En las proximidades se construyó, casi al mismo tiempo, un edificio de doce plantas en Vista Alegre (Chinchapapa) y varios bloques con 195 apartamentos en Oriñón.

La fiebre constructora condicionó la elaboración y aplicación del primer plan general de ordenación urbana de la ciudad, el aprobado el 23 de febrero de 1965, del que apenas queda constancia en las dependencias municipales⁴³.

Las normas urbanísticas permiten conocer que el plan establecía una división elemental del territorio castreño en zona rústica y zona urbana y ésta, a su vez, en núcleo urbano, zona de bloques, zona mixta (industria y vivienda), zona industrial, zona de reserva urbana, zona residencial y zona verde (fig. 28)⁴⁴.

La zona clasificada como «núcleo urbano», de edificación intensiva⁴⁵, coincide con el casco histórico y sus primeras ampliaciones hasta el antiguo trazado de la vía del ferrocarril Castro-Alén. La periferia septentrional del casco, que se corresponde básicamente con el área de la Atalaya, el Pedregal y los Huertos y que se había ido consolidando como un sector de vivienda obrera, es conside-

⁴² En 1974 tuvo lugar el juicio cuya sentencia absolvió al alcalde, los concejales y los funcionarios, que habían sido acusados de falsificación de documentos oficiales.

⁴³ En el Archivo Histórico Municipal de Castro Urdiales únicamente se conservan las normas urbanísticas fechadas en 25 de mayo de 1965; el plano reproducido en las normas urbanísticas se corresponde estrictamente con los planos de zonificación originales del plan. En el mismo legajo se encuentra otra documentación previa y posterior a la aprobación del plan que, hasta donde es posible, suple la ausencia de los documentos principales, que tampoco están disponibles para consulta en otras dependencias municipales. Leg. 701, expediente 1.

⁴⁴ Años más tarde se realizó una adaptación al real decreto ley 16/1981 de 16 de octubre de acuerdo con el cual las cuatro primeras zonas eran consideradas como suelo urbano, la quinta como suelo urbano no programado, la sexta suelo urbano, la séptima suelo no urbano y la zona rural como suelo urbano no programado.

⁴⁵ Esta tipología corresponde a edificación en altura y manzanas cerradas con patios interiores. Edificabilidad: «se podrá edificar el volumen resultante de aplicar la altura que corresponde de acuerdo con el ancho de la calla a la profundidad fijada por la alineación interior y exterior».



FIG. 24. Vista aérea de la plaza y jardines de la Barrera a mediados del siglo xx. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales. «Castro Urdiales. Medios del siglo xx». *La Ilustración de Castro*.

rada como «zona mixta»⁴⁶, de industria y vivienda, con construcción en bloques⁴⁷. El borde occidental de ambas zonas viene a coincidir, *grosso modo*, con el límite de las vías de las dos líneas ferroviarias. El espacio situado tras ellas, con pendientes bastante pronunciadas, es calificado como «zona de reserva urbana».

Hacia la costa, a ambos lados de este sector central, se extiende el área clasificada como «zona residencial» propiamente dicha, en la que la tipología edificatoria queda definida de una forma más precisa: la superficie mínima de las parcelas edificables será de 600 m² y las alturas, como máximo, de ocho plantas (24 m) para las zonas en las cuales la edificabilidad sea de 3,0 m³/m² y 3,5 m³/m² y de seis plantas (18 m) para las zonas en las cuales la edificabilidad sea de 2,0 m³/m² y 2,5 m³/m².

La «zona residencial» quedaba subdividida, a su vez, en cinco subzonas:

- Zona de Urdiales: limitada por el mar, la carretera general Irún-La Coruña, la subida a Campijo y el camino del cementerio de La Ballena; la edificabilidad admitida es 2,5 m³/m² y la superficie edificable el 20 % de la parcela.
- Zona residencial de Ocharan Mazas: limitada por el paseo de Luis Ocharan Mazas y carretera de la

Playa hasta su unión con la proyectada carretera general Irún-La Coruña, la línea del ferrocarril de Castro-Traslaviña y la zona del casco de edificación intensiva; la edificabilidad es 3,0 m³/m² y la superficie edificable el 22,5 % de la parcela.

- Zona residencial de la playa de Brazomar: comprendida entre dicha playa, el río de Brazomar hasta su cruce con la carretera de la Playa y esta misma carretera, los requisitos de edificabilidad y superficie edificable son iguales a los de la zona de Urdiales, 2,5 m³/m² y 20 %, respectivamente.
- Zona residencial de Cotolino: limitada por el mar, el río de Brazomar, la zona industrial, el monte Cueto y la vía proyectada que desciende de la carretera general Irún-La Coruña y su prolongación hasta enlazar con la punta de Cotolino. En este caso se admitía una mayor densidad edificatoria: 3,5 m³/m² de edificabilidad y una superficie edificable del 25 % de la parcela.
- Zona residencial de Arcisero: comprendida al sur de la zona anterior, limitada por la vía proyectada (la autovía del Cantábrico) y el mar hasta la punta de la Gorda. Se trata de la zona de menor densidad, con una edificabilidad de 2,0 m³/m² y una superficie edificable máxima del 20 % de la parcela.

La «zona industrial», destinada a la instalación de fábricas y talleres, correspondía a las áreas de La Llosa y La Cruz en dirección a Sámamo.

El plan general de ordenación urbana de 1965 estuvo vigente más de treinta años, hasta 1997, periodo de tiempo durante el cual se construyeron más de 10.500 viviendas (fig. 27), la mayor parte de las veces acogándose a numerosas e importantes modificaciones del plan y, en otros casos, sin tomarlo siquiera en consideración. Una situación que tal vez explique la anómala ausencia de las dependencias municipales del cuerpo documental principal del plan.

El mismo año de su aprobación se confirma la tendencia a rebasar las normas urbanísticas y a construir edificios de hasta ocho plantas, mayor altura que la permitida, en la zona residencial de Brazomar⁴⁸.

Poco después se aprobó el plan parcial de Cotolino-Arcisero (1966), justificando la modificación porque

⁴⁶ «Es una zona de máxima tolerancia industrial, con características generales equivalentes a las zonas de edificación de bloques aislados, utilizándose las normas correspondientes, pero en cuanto a usos industriales se prevé la posibilidad de su instalación, previo los informes necesarios y vista su no inclusión como perjudicial en el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres y Peligrosas.»

⁴⁷ Corresponde a la edificación alta de dos crujías de profundidad, sin patios interiores, abierta y aislada. Edificabilidad: «Se podrá edificar a razón de 4 m³/m² de parcela». Superficie edificable: «la edificación ocupará, como máximo, el 40 % de la totalidad de la superficie de parcela».

⁴⁸ Se denuncia que tapan las vistas desde edificios más bajos y a los viandantes y se reclama la aprobación de una ordenanza complementaria para impedirlo, según acredita un escrito presentado por el arquitecto municipal, Javier G. de Riancho Mazo, en octubre de 1965; Archivo Municipal de Castro Urdiales, leg. 701.



FIG. 25. Mujeres *desmallando* las anchoas en la Plazuela a mediados del siglo xx. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales. «Castro Urdiales. Medios del siglo xx». *La Ilustración de Castro*.

«es preciso crear en Castro Urdiales, *ciudad turística y veraniega por excelencia*, una nueva zona que facilite solares y permita la *construcción principalmente dedicada a la estancia estival* [...]»⁴⁹. El plan parcial fue modificado de nuevo en 1968 al tiempo que se aprobaba el plan parcial del polígono de Santa Catalina y El Chorrillo.

Pese todo, el plan de 1965 parece que resultaba demasiado restrictivo en relación con las expectativas de construcción de viviendas vacacionales que se ofrecían a la ciudad castreña, de lo que tenía un extraordinario modelo de referencia en la vecina Laredo. No debe extrañar, en consecuencia, que desde 1972 se extendiese la opinión de la urgencia de revisar el plan vigente para adecuarlo a nuevas necesidades con el argumento, poco verosímil en ese momento, de que «entre otras cosas, se ha demostrado que son insuficientes las zonas destinadas a la instalación de industrias [...]»⁵⁰.

Los trabajos de elaboración se encargaron a Fomento de Estudios y Trabajos, S. A. (Foestra), ese mismo año, y al siguiente se presentó ya una propuesta de modificación del PGOU de 1965 aprobada por el Ayuntamiento provisionalmente el 27 noviembre, tres días después de que fuese rechazada en las pertinentes instancias administrativas a nivel provincial alegando deficiencias en la elaboración técnica y cartográfica. La propuesta ponía en claro los verdaderos objetivos de la revisión ya que consistía básicamente en la ampliación del casco urbano y,

en consecuencia, el aumento de edificabilidad en la zona de Cotolino-Arcisero.

De nuevo en 1975 se reinicia el proceso de redacción de un plan general argumentado, en este caso, en el objetivo de adaptarse a la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 2 de mayo de 1975.

Las verdaderas razones se exponen de forma palmaria en la solicitud de una subvención para la elaboración del nuevo plan⁵¹. Entre ellas sobresalen dos. Por un lado, la oportunidad de integración en el área metropolitana de Bilbao que ofrece a la ciudad el proyecto de construcción de «la autopista del Cantábrico Bilbao Castro Urdiales, lo que situará nuestra Ciudad de la zona urbana conocida con el nombre de Gran Bilbao a 15 minutos de distancia [...]». Como principal consecuencia derivada del trazado de la infraestructura viaria se prevé un gran crecimiento demográfico⁵². En segundo lugar, se hace referencia a la creciente demanda de residencias secundarias emanada de la proximidad del área metropolitana de la ría de Bilbao⁵³. Finalmente, se hacía mención a la futura construcción de un polígono industrial de 114 ha y, como de pasada, al hecho de que «Por la Empresa Castro Mar, S. A. se va a

⁵¹ *Ibíd.*, acuerdo plenario de 27 de octubre de 1976.

⁵² «Castro Urdiales está llamado a constituirse en un plazo de veinte años o menos en una Ciudad de cien mil habitantes por su situación y condiciones naturales [...]»

⁵³ «El sector turismo ya viene siendo tradicional en Castro Urdiales, calculándose la población total durante el verano en unos 75.000 habitantes, además, por su carácter residencial y la proximidad a la Comarca del Gran Bilbao, los fines de semana la población de Castro Urdiales se puede calcular en treinta y treinta y cinco mil personas, ya que en ella tienen instalada la segunda residencia habitual unas 20.000 personas.»

⁴⁹ *Ibíd.*, acta de la sesión de 17 de septiembre de 1966.

⁵⁰ *Ibíd.*, acta de la sesión plenaria de 21 de enero de 1972.

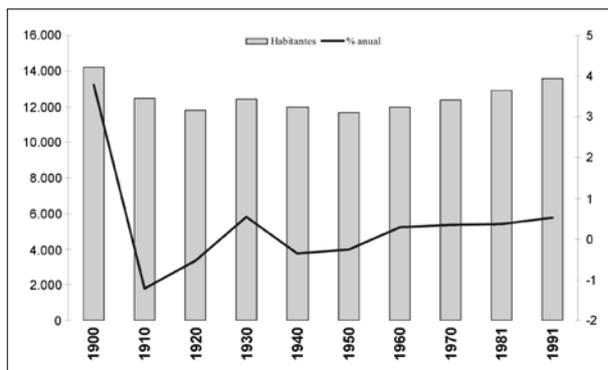


FIG. 26. Evolución de la población de Castro Urdiales durante el siglo xx. Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística. Censos de Población.

promover recientemente la construcción de más de cuatro mil viviendas en los Polígonos denominados Cotolino, Arcisero, La Cruz y Dícido, cuyo planeamiento ha sido aprobado recientemente por el Ministerio de la Vivienda».

En este último argumento residía el motivo principal subyacente, casi desde el principio, tras la mayor parte de las modificaciones introducidas en el plan de 1965, el ambicioso proyecto conocido con el nombre de Castro Novo, consistente en la expansión hacia el sur, más allá del río Brazomar, en el entorno del promontorio de Cotolino, que separa la ensenada de Brazomar de la de Mioño, definida en el plan general de ordenación urbana de 1965 como el área de «expansión natural del Municipio».

Para entenderlo así es imprescindible tener en cuenta que el inicio del proyecto se remonta al año 1967, cuando, casi coincidiendo con la aprobación del plan parcial de Cotolino-Arcisero, se creó la Sociedad Castromar, S. A., financiada con capital vasco y con una importante participación de Bankuniión, que adquirió unos terrenos en las cercanías de Castro Urdiales, en los que previamente había sido denegada la instalación de una fábrica de cemento.

La sociedad promotora, tomando como punto de partida el escaso aumento de la población permanente en esos años, trataba de justificar la construcción en la necesidad de crecimiento demográfico de la ciudad obstaculizado por la falta de dinamismo urbanístico⁵⁴. Para ello se propone «un desarrollo programado y racional, lejos de los modelos de expansión incontrolada y mani-

⁵⁴ Entre 1950 y 1970 la población del municipio había aumentado en 755 habitantes, mientras que el número de viviendas había crecido en más de dos mil entre ambas fechas.

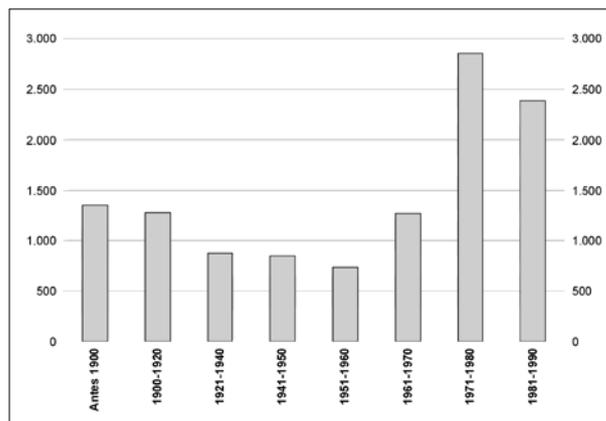


FIG. 27. Evolución del parque de viviendas de Castro Urdiales (1900-1990). Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda de 2001.

fiestamente rechazables, de los que hay ejemplos reveladores en la cercana geografía santanderina», probablemente en referencia a la vecina Laredo (Castromar, s. f.). La misma publicación, realizada por la propia empresa promotora, afirmaba que el nuevo espacio urbanizado debería constituir una especie de nexo urbano, un «camino urbanizado», entre los núcleos de Castro Urdiales y Mioño.

Para legalizar la futura construcción, el Ayuntamiento aprobó en 1976 nuevas modificaciones parciales del plan general de 1965 realizando la oportuna recalificación del suelo, antes considerado como rural, como «zona residencial». Asimismo, se elaboraron otros cuatro planes parciales correspondientes a Cotolino, Cotolino Interior, Arcisero-La Cruz y Dícido que fueron aprobados definitivamente el 28 de noviembre de 1977. A ello se opuso el Colegio de Arquitectos de Santander, al que se unirían posteriormente otros arquitectos, sociólogos, partidos políticos, centrales sindicales, asociaciones de vecinos y, finalmente, el Colegio de Arquitectos de Madrid⁵⁵.

⁵⁵ *Proel. Periódico Popular de Castro Urdiales*, revista castreña quincenal editada entre 1978 y 1988, dedicó gran parte del número de la segunda quincena de octubre de 1979 a la huelga de hambre de siete miembros de ICU (Izquierda Castreña Unida) con la que se culmina un verano de intensas movilizaciones para pedir una consulta popular. Basándose en indagaciones efectuadas en el registro mercantil de Santander, la revista denunció que los terrenos donde se iba a realizar el proyecto residencial habían sido propiedad de la Sociedad Norteña de Inversiones, S. L., transformada luego en Arcisero, S. A., formada por el alcalde de Castro Urdiales, su esposa y un abogado castreño. La transferencia de las acciones de los tres miembros de la sociedad primitiva a Arcisero, S. A., se realizó coincidiendo, precisamente, con el momento álgido de la lucha contra el polémico proyecto de edificación; entre los adquirentes se encontraba el presidente de Castromar, S. A., promotora de Castronovo. El alcalde desmintió la información y presentó una querrela criminal por calumnias e injurias contra la revista *Proel* y

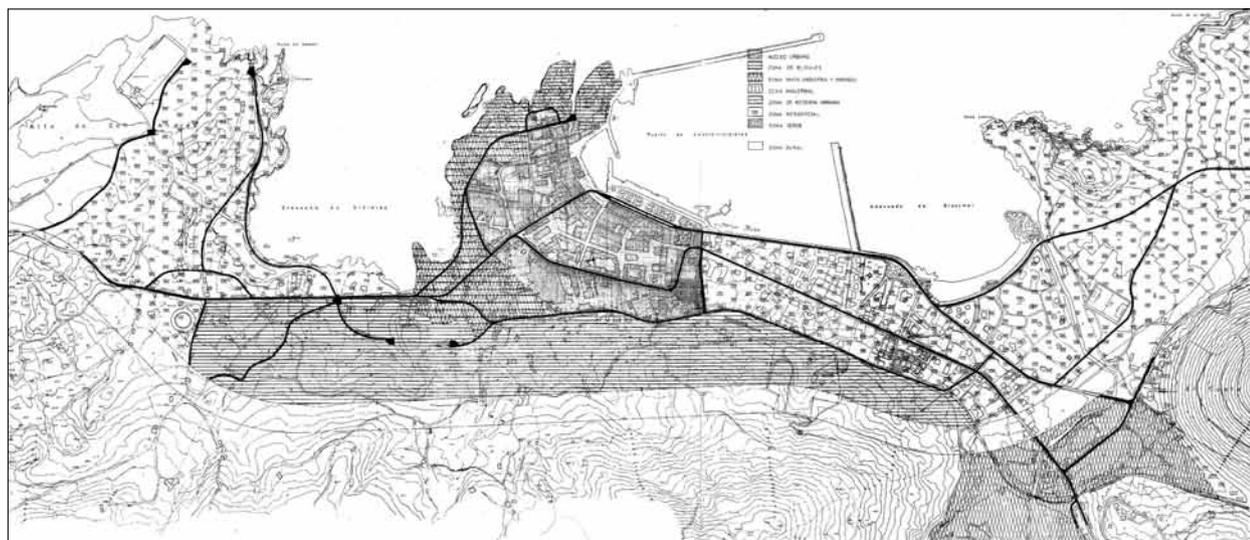


FIG. 28. Zonificación urbanística del plan general de ordenación urbana de 1965. Fuente: Archivo Municipal de Castro Urdiales.

No obstante, se encargó al Taller de Arquitectura dirigido por Ricardo Bofill⁵⁶ el proyecto de urbanización que fue aprobado el 31 de octubre de 1978 obteniendo licencias de edificación para los sectores I y II (Cotolino y Cotolino Interior) a comienzos de 1979. El diseño del Taller de Bofill proponía la construcción de varios edificios de cuatro, seis y siete plantas organizados en manzanas que recuerdan mucho a las del ensanche planeado por Ildefonso Cerdá para Barcelona en 1859 (fig. 29). El proyecto originario, modificado parcialmente (9 de mayo de 1975) para adecuarlo a la nueva Ley del Suelo promulgada pocos días antes, el 2 de mayo de 1975, afectaba a una superficie de 964.925 m² con un volumen de edificabilidad de 2,14 m³/m² y una reserva de terrenos para zonas verdes de 312.222 m²; en ese espacio debían construirse unas cinco mil viviendas. Con ellas, en palabras del propio arquitecto encargado del diseño del proyecto,

la *Hoja del Lunes* de Santander (*El País*, 05-12-1979). Manuel Gutiérrez Elorza fue alcalde de 1972 a 1983 y de 1987 a 1991. Antes había sido jefe del Sindicato de la Pesca y en 1972 fue nombrado jefe local del Movimiento; en las primeras elecciones democráticas, de 1979, fue elegido alcalde por la Unión Electoral Independiente. En 1987 volvió a ser elegido regidor del municipio, esta vez por Alianza Popular. En 1990, sin dejar la alcaldía, abandonó el Partido Popular para integrarse en la Unión por el Progreso de Cantabria (UPCA), el partido recién fundado por Juan Ormaechea, por el que se presentó a las elecciones municipales de 1991, que ganó el PSOE. En 1999 encabezó la candidatura del PRC y fue concejal hasta 2003. También fue diputado autonómico entre 1987 y 1999 por AP y UPCA. Véanse también los datos biográficos publicados con motivo de su fallecimiento por *El País*, 05-12-2009.

⁵⁶ Ricardo Bofill ya había presentado el proyecto Castro Novo en febrero de 1977 con la intención de construir cinco mil viviendas permanentes para veinticinco mil personas en una superficie de un millón de metros cuadrados y con una inversión de unos quince mil millones de pesetas.

Ricardo Bofill, se trataba de dar respuesta a las necesidades de descongestión del Gran Bilbao⁵⁷.

El proyecto suscitó una gran polémica y la movilización ciudadana en contra de una urbanización concebida como ciudad dormitorio de Bilbao, que forzó la realización de la primera consulta popular en relación con una actuación urbanística, en la que más de la mitad de la población manifestó su oposición⁵⁸. Este hecho, unido a problemas de financiación, obligó a la sociedad promotora a abandonar el proyecto.

Poco después se aprobó la edificación, en los terrenos propiedad de Castromar, de un polígono de cien viviendas diseñado por el arquitecto Ricardo Lorenzo; la construcción de las primeras veintiocho viviendas fue autorizada en enero de 1982. Esta medida, considerada de dudosa legalidad, ponía de manifiesto el abandono definitivo del primitivo proyecto de Castro Novo y, simultáneamente, la desaparición de los escasos aspectos positivos que aquél tenía, ya que en el que se hizo realidad no se contemplaban ni las adecuadas infraestructuras ni los servicios sociales y equipamientos urbanísticos previstos en el proyecto ini-

⁵⁷ *El País*, 09-12-1979.

⁵⁸ «El proyecto Bofill provoca violentos enfrentamientos en Castro Urdiales» (*El País*, 01 y 02-09-1979). Véase también *El País*, 30-08-1979, 12-10-1979, 16-10-1979, 03-11-1979. «Victoria de los opositores al proyecto Bofill en el referéndum de Castro Urdiales» (*El País*, 18-12-1979). Las urnas estuvieron abiertas en todos los colegios electorales, y el pueblo votó entre las nueve de la mañana y las siete de la tarde con una participación del 73,56 % del censo electoral, obteniendo el sí 3.188 votos y el no a Castro Novo 3.732 votos. Los enfrentamientos continuaron durante varios meses, a veces con extrema violencia, y el alcalde dejó temporalmente su cargo en mayo de 1980 alegando formalmente motivos de salud.

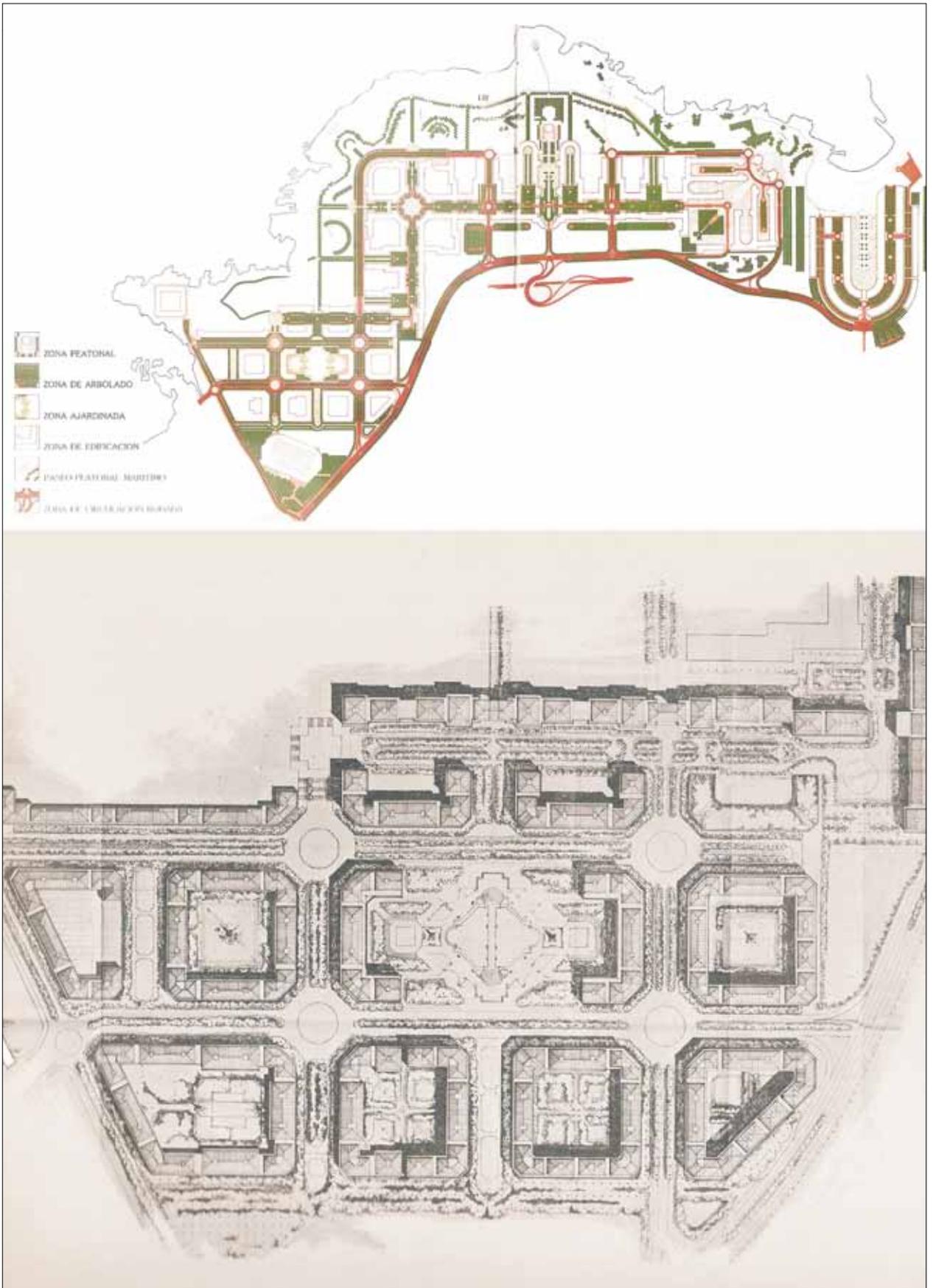


FIG. 29. Proyecto Castro Novo (I). Fuente: Castromar (s. f.).

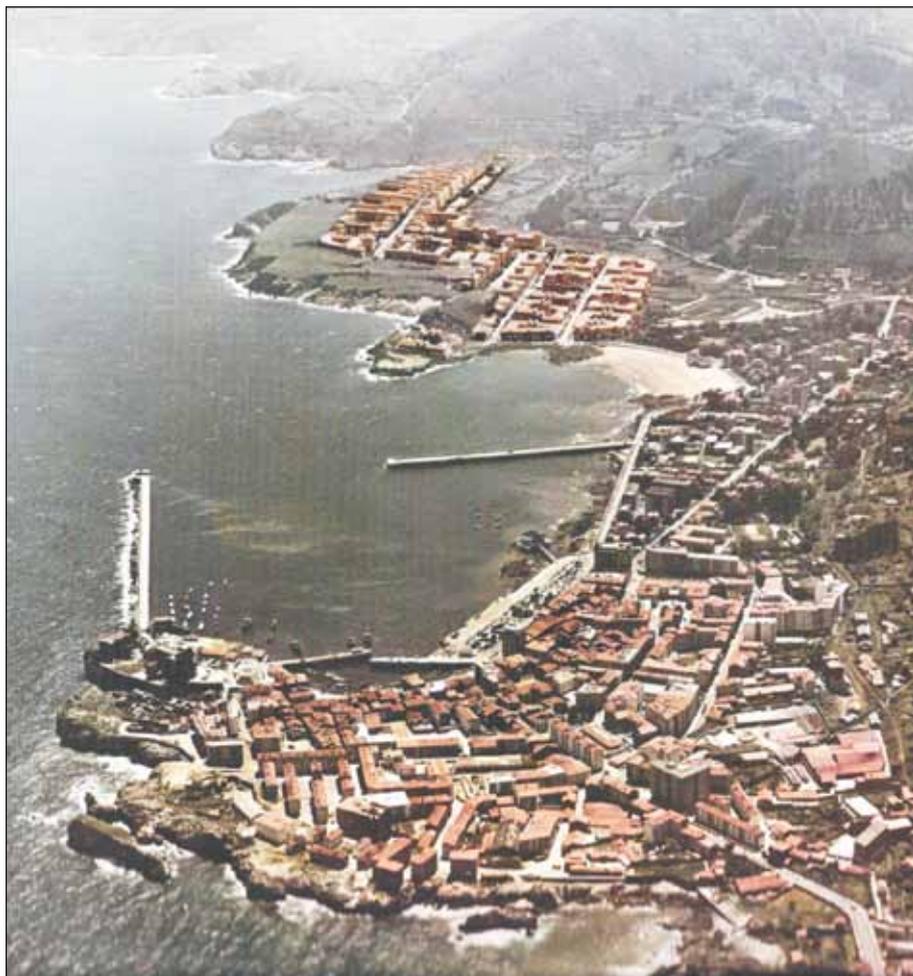


FIG. 30. Proyecto Castro Novo (II, infografía). Fuente: Castromar (s. f.).

cial⁵⁹. En 1983 se suspendieron durante seis meses todas las licencias de obras del municipio con el fin de proceder a revisar las obras que se estaban realizando.

3. LA DESTRUCCIÓN PARCIAL DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y URBANÍSTICO CASTREÑO

La ampliación y reforma urbanística produjo efectos contrastados. Por un lado, permitió que los viales construidos sobre el antiguo trazado ferroviario constituyesen un nuevo eje de articulación y conexión entre el sector septentrional y meridional del núcleo, externo al congestionado casco histórico: calle Arturo Dúo Vital sobre el

tramo del ferrocarril entre la calle de San Juan y el madero y calle Leonardo Rucabado desde el callejón de la Bajada de El Chorrillo hasta Brazomar.

Pero, por otro, implicó la destrucción de algunos de los edificios más emblemáticos y representativos el patrimonio arquitectónico castreño.

El Hotel Universal fue sustituido en 1964 por un edificio de diez pisos más bajo comercial conocido como «el Rascacielos», completamente discordante con la tipología edificatoria de la Plazuela y el paseo de Eguilior en que se encuentra situado (fig. 31). Igual suerte corrió en 1973 el edificio de la torre de La Matra, en cuyo solar aparecieron importantes restos de la Flavióbriga romana difíciles de recuperar ya cuando se conoció su existencia.

El Teatro de la Villa fue derribado en 1974 para ampliar el paseo de la Barrera con la instalación de una efímera fuente luminosa, primero, y un pequeño parque infantil, después. Ese mismo año fue derruida la estación

⁵⁹ «Autorización para construir parcialmente en el polígono Castro Novo» (*El País*, 15-01-1982).



FIG. 31. Calle y parque de Eguilior en 1935 y 2010. Samot, *Lo admirable de Santander* (1935) y Carmen Delgado Viñas (2010).

del ferrocarril de Traslaviña. En 1977 el Ayuntamiento cedió a la Obra Social de Falange terrenos del solar resultante del derribo para construir edificios de viviendas sociales: uno de 1.000 m² donde estuvo situada la estación para unas ochenta o cien viviendas y otro más pequeño en la calle Silvestre Ochoa, ocupado por un almacén municipal, para otras treinta. Sobre el resto del solar se construyeron más tarde un pequeño parque y equipamientos educativos y deportivos. Por las mismas fechas se anunció el derribo de los túneles de Ocharan, por donde accedía a la ciudad la línea ferroviaria de Castro-Alén, para mejorar el trazado de la carretera de San Pelayo a El Chorrillo.

El conjunto formado por el mercado y las escuelas municipales, construidos por Eladio Laredo en 1908-1911, también estuvo a punto de ser demolido; en la primavera de 1974 se conoció el proyecto del alcalde de derribarlos para construir viviendas, cuyos beneficios serían destinados a la construcción de un nuevo mercado. El proyecto no fue bien acogido por la población, razón por la cual el mercado pudo salvarse de la piqueta, pero las escuelas fueron derruidas en 1977 para construir un edificio de viviendas en cuyos bajos se instaló el nuevo mercado de carne y pescado.

En el área de la ciudad jardín de Brazomar la mayor parte de las antiguas villas veraniegas empezaron a ser sustituidas por bloques de viviendas permanentes y, en mayor medida aún, de apartamentos vacacionales.

Y lo mismo sucedió con algunos de los espacios públicos que pueden ser considerados como los elementos más representativos de Castro Urdiales en su etapa de consolidación como ciudad y, por ende, de su patrimonio urbanístico. Tal es el caso del parque de Amestoy junto al muelle de Eguilior, cuyos jardines habían sido diseñados a principios de siglo por Eladio Laredo (fig. 31). El parque fue

destruido de forma sorprendente en noviembre de 1982; el alcalde, con argumentos desarrollistas, justificó la decisión calificando el parque de «viejo e inservible» y comprometiéndose a construir unos nuevos jardines que «serán el orgullo de los castreños y los mejores de España»⁶⁰.

El frustrado proyecto de Castro Novo puede ser considerado como un avance de la espectacular transformación funcional y urbanística que iba a experimentar Castro Urdiales inmediatamente después. Porque, a pesar de la victoria en aquella consulta popular, en el municipio se ha generado después suelo urbano y urbanizable equivalente al programado para el proyecto de Castro Novo

⁶⁰ «Entre las ocho de la mañana y las dos de la tarde del pasado día 18, una pala excavadora convertía en solar explanado más de 5.000 metros cuadrados de zona ajardinada, lindantes con el muelle marítimo de la villa cántabra de Castro Urdiales. Césped, algustres, bancos y más de cincuenta tamarindos, desaparecidos, ante la incredulidad de los castreños». La actuación municipal no estuvo exenta de irregularidades y conflictividad. La agrupación del PSOE en Castro Urdiales presentó ante el juzgado una denuncia contra el alcalde, al que acusaban de incumplir diversos preceptos legales (falta de proyecto de obra, consignación presupuestaria, inexistencia de acuerdo municipal, carencia de dirección de obra y permisos de Jefatura de Puertos y de Jefatura de Costas, ambos organismos dependientes del MOPU, por estar la zona incluida dentro de sus competencias). El alcalde respondió presentando a la comisión municipal permanente copia de un supuesto proyecto cinco días después de que las palas excavadoras terminaran con el parque. El citado proyecto del nuevo parque carecía de mediciones, de pliego de condiciones y de presupuesto. El único plano presentado, al que acompañaba como memoria un folio, fue presentado sin firma, aunque finalmente la ingeniera que lo había realizado estampó más tarde su firma a requerimiento del secretario municipal. En la citada memoria se afirmaba que «los nuevos jardines serán como indica el plano o *similar* [sic]». Sin embargo, un día después de presentarse el proyecto, el propio alcalde declaraba en una emisora local que «no tenemos proyecto porque cuesta mucho dinero y el Ayuntamiento no lo tiene». Éstas y otras contradicciones del alcalde llevaron a pedir a las autoridades regionales y nacionales el cese del alcalde» (*El País*, 29-11-1982). La mayor parte de este espacio, denominado jardines de Amestoy, fue dedicado a aparcamiento en superficie durante largos años. En febrero de 2008 se inició la construcción de un aparcamiento subterráneo de 911 plazas que ha sido inaugurado en 2011. Sobre este caso véase el informe de Otro Castro Es Posible, «Comunicado en relación al proyecto de Parque de Amestoy» de 31-10-2009.

«multiplicado por diez, con el agravante de que este crecimiento urbanístico no ha venido acompañado de los equipamientos y servicios que necesita la población actual de Castro Urdiales»⁶¹.

Desde comienzos de la última década del siglo xx, Castro Urdiales ha iniciado una nueva fase en su evolución urbana y urbanística como consecuencia de su integración territorial en la aglomeración metropolitana de la ría de Bilbao a raíz de la apertura de la autovía A-8. Desde entonces, y durante los primeros lustros del siglo actual, la ciudad ha experimentado una verdadera explosión poblacional, inmobiliaria y urbanística.

El crecimiento poblacional se ha sustentado sobre la llegada de nuevos residentes procedentes de otros municipios, en particular del País Vasco, como pone de relieve la composición de la población censada, más de 32.000 habitantes en 2010. Pero en la actualidad el volumen de población estimada es muy superior a la cifra anterior, ya que se calcula, a través de fuentes indirectas, que realmente viven en Castro Urdiales, aunque no estén empadronados allí, más de 60.000 habitantes, aproximadamente el doble de los censados oficialmente. Por otro lado, buena parte de la ciudadanía castreña hace vida en Bilbao, porque los apenas cuarenta kilómetros que separan ambas ciudades permiten trasladarse todos los días por razones de trabajo, estudios, consumo, uso de servicios, actividades recreativas, etc.

La nueva funcionalidad urbana explica también el impresionante y exagerado incremento del parque de viviendas. Según el censo de 2001, existían en esa fecha en Castro Urdiales 18.821 viviendas, 9.706 de las cuales, el 51,57 %, habían sido construidas a partir de 1991, lo que significa que el parque se duplicó (106 %) en tan sólo diez años⁶². El proceso constructivo ha continuado en los años siguientes: en mayo de 2009 el parque municipal de viviendas ascendía ya a 23.323; es decir que, desde 2001, en tan sólo ocho años, se habrían construido otras 4.502 viviendas, lo que representa un incremento del 23,9 % respecto a aquella fecha. Este proceso de urbanización masiva se ha realizado al amparo de un nuevo plan general de ordenación urbana en vigor desde 1997, con grandes dificultades para su aplicación y gestión en

un contexto de gran conflictividad urbanística, dirimida en numerosas ocasiones ante los tribunales de justicia.

Sin embargo, la comprensión de esta nueva y compleja situación requiere un análisis más amplio y diferente que, en cualquier caso, no sería posible realizar sin tener previamente un conocimiento adecuado de los procesos de urbanización anteriores, que se han intentado explicar sucintamente a través del presente estudio geográfico.

BIBLIOGRAFÍA

- ARIZAGA BOLUMBURU, B. (2002): «Castro Urdiales en la Edad Media: el espacio urbano», en J. I. Fortea Pérez: *Transiciones. Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la mar en la historia*. Universidad de Cantabria, Santander, págs. 41-70.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L. (1983-1984): «La llamada vía Pisoraca-Flavióbriga». *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, núm. 44, págs. 87-111.
- BARÓ PAZOS, J., y M. SERNA VALLEJO (2001): *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*. Universidad de Cantabria, Santander.
- CASTROMAR (s. f.): *Castro Urdiales. Castro Novo. La realidad del ensanche de Castro Urdiales presentada por Castromar*. S. e., s. l.
- CEBALLOS CUERNO, C. (2002): «Las ferreterías de la cuenca del río Asón: nuevas aportaciones a la historia de la industria siderúrgica tradicional de Cantabria». *Monte Buciero*, núm. 8, págs. 96-126.
- CORBERA MILLÁN, M. (2001): *La siderurgia tradicional en Cantabria*. Septem Ediciones, Oviedo.
- DELGADO VIÑAS, C. (2010): «Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936)». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. vol. xiv, núm. 330. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-330.htm>>.
- (2011): «Infraestructuras de transporte y urbanización: el caso de Castro Urdiales (Cantabria)». *Revista de Historia [TST], Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, junio 2011, núm. 20, 106-137.
- DÍAZ MORLÁN, P. (2002): *Los Ybarra, una dinastía de empresarios (1801-2001)*. Marcial Pons, Madrid.
- ECHAVARRÍA Y SARROA, J. (1899): *Castro-Urdiales. Recuerdos históricos castreños*. Talleres Gráficos El Noticiero Bilbaíno, Bilbao (ed. facs., Maxtor, Valladolid, 2002).
- ESCUADERO, A. (1998): *Minería e industrialización de Vizcaya*. Crítica, Barcelona.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C., y A. MORILLO CERDÁN (1994): «La

⁶¹ Comunicado de la asociación ciudadana Otro Castro Es Posible el 16 de noviembre de 2009, trigésimo aniversario de la consulta popular sobre Castro Novo, con motivo de la demanda de otra consulta popular sobre la construcción de un puerto deportivo.

⁶² El fenómeno, aunque generalizado en Cantabria, adquirió en Castro Urdiales unas dimensiones insólitas, puesto que en el conjunto de la región las viviendas construidas en esos años representaban el 26 % del parque existente en 1991, frente al 106 % de Castro Urdiales.

- ruta marítima del Cantábrico en época romana». *Zephyrus. Revista de Prehistoria y Arqueología*, núm. 46, págs. 225-232.
- FERNÁNDEZ PALACIOS, F., y J. T. MOLINERO ARROYABE (2005): «La colonia romana de Flavióbriga y su territorium». *HAnt.*, XXIX, págs. 79-105.
- GARCÍA MERINO, L. V. (2002): «Las pequeñas ciudades en el sistema urbano del Cantábrico oriental. El caso de Castro Urdiales. Evolución y organización del espacio urbano», en J. I. Fortea Pérez: *Transiciones. Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la mar en la historia*. Universidad de Cantabria, Santander, págs. 237-251.
- GONZÁLEZ URRUELA, E. (2001): *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*. Ariel, Barcelona.
- GUIARD, T. (1913): *Historia del consulado y casa de contratación de Bilbao*, t. 1. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao (ed. facs., 1972, pág. XVIII).
- HENAO, G. de (1689-1691): *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria*. 2 vols., Zaragoza (2.^a ed., Tolosa, 1894).
- HOMOBONO MARTÍNEZ, J. I. (1994): «La minería en la zona de Castro Urdiales (1791-1986)», en *La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*. Feve, Madrid, págs. 63-95.
- IGLESIAS, J. M., y A. RUIZ (2002): «Castro Urdiales romano: de puerto a ciudad», en J. I. Fortea Pérez: *Transiciones. Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la mar en la historia*. Universidad de Cantabria, Santander, págs. 19-40.
- JOVELLANOS, G. M. de (1992): *Diario (Antología)*. Ed. de José Miguel Caso González, Planeta, Barcelona.
- LABAYRU, E. De (1971): *Historia general del señorío de Vizcaya*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, t. v.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Santander. Madrid (ed. facs., Ámbito, Valladolid, 1984).
- MARTÍNEZ DÍEZ, G. (2001): «Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico», en J. Baró Pazos y M. Serna Vallejo: *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*. Universidad de Cantabria, Santander, págs. 45-86.
- MONREAL CÍA, G. (1974): *Las instituciones públicas del señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*. Diputación de Vizcaya, Bilbao.
- OCHARAN RODRÍGUEZ, E. (1925): *Reintegración de Castro Urdiales a Vizcaya*. Bilbao.
- OJEDA SAN MIGUEL, R. (2001): *El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850)*. Ayuntamiento de Castro Urdiales, Santander.
- (2003): «Costeras y técnicas en la historia de la pesca tradicional de Castro Urdiales». *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, núm. 63, pp. 259-302.
- (2004): *Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario*. Castro Urdiales.
- (2006): «Pescadores de Castro Urdiales: precedentes, mundo medieval, grandes pesquerías atlánticas y ballenas». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, págs. 653-676.
- OLAIZOLA ELORDI, J. J. (2004): «El ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña». *Revista de Historia Ferroviaria*, núm. 1, págs. 5-33.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1986): *Cantabria, 1886-1986: formación y desarrollo de una economía moderna*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, Santander.
- (1996): *Gentes de mar en Cantabria*. Banco de Santander/Universidad de Cantabria, Santander.
- PALACIO RAMOS, R. (2008): «Importancia estratégica de Cantabria durante la guerra de la independencia: vías de comunicación y plazas fuertes». *Monte Buciero*, núm. 13, págs. 221-254.
- PÉREZ BUSTAMANTE, R. (1988): *Historia de Castro Urdiales. Desde los orígenes hasta la época moderna*. Santander.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G. (2007): *Guía de arquitectura urbana de Castro Urdiales*. Grupo Crucial, Santander.
- QUIRÓS LINARES, F. (2009): *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Ediciones Trea/Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, Gijón.
- RUIZ BEDIA, M.^a L. (2010): *La minería en Castro Urdiales. El complejo minero de Setares-Dícido*. Ayuntamiento de Castro Urdiales, Castro Urdiales.
- SIERRA ÁLVAREZ, J. M.^a (1989): «Apuntes para el estudio del patrimonio histórico-industrial del norte de España: los cargaderos de mineral en voladizo, en la costa oriental de Cantabria», *Boletín Geológico-Minero*, vol. 100, núm. 3, págs. 174-181.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1998): *Ramón de la Sota (1857-1936). Un empresario vasco*. Lid, Madrid.