

**Infraestructuras de transporte y urbanización:
el caso de Castro Urdiales (Cantabria)**

Carmen Delgado Viñas
Universidad de Cantabria

Resumen

Los cambios socioeconómicos y la presencia de nuevas infraestructuras de transporte contribuyeron a la metamorfosis de la villa marinera de Castro Urdiales en una pequeña, pero moderna, ciudad industrial. Al mismo tiempo, el trazado de varios ferrocarriles y la renovación de las instalaciones portuarias generaron importantes modificaciones del plano de la ciudad, cuyo espacio urbano se expandió por primera vez desde la Edad Media, pese a que la retícula ferroviaria constituyó una nueva muralla férrea que lo constreñía. Desaparecida su función primigenia, las infraestructuras de transporte supervivientes del ayer son hoy patrimonio cultural con un gran potencial como recurso para el desarrollo territorial.

Palabras clave: Redes de transporte, Ferrocarriles, Puertos, Turismo, Minería, Desarrollo urbano.

Códigos JEL: R4, N5, N7.

Abstract

The socioeconomic changes and the existence of new transport infrastructures contributed to turn the fishing town of Castro Urdiales into a small, but modern, industrial city.

At the same time, the layout of several railways and the harbour facilities renewal generated important modifications of the city map, whose urban area expanded for the first time since the Middle Ages although the railway network constituted a new iron wall that restricted it. Once their original function was vanished, some yesterday's infrastructures of transport that have survived are today's cultural heritage with a great potential like resource for the land development.

Keywords: Transport networks, Railways, Harbours, Tourism, Mining, Urban Development.

JEL Codes: R4, N5, N7.



Infraestructuras de transporte y urbanización: el caso de Castro Urdiales (Cantabria)

Fecha de recepción del original: 25-09-2010; versión definitiva: 10-12-2010

Carmen Delgado Viñas
Universidad de Cantabria

1. Introducción

Es aceptada de forma unánime la idea de que la transformación de los medios de transporte durante la segunda mitad del siglo XIX fue uno de los primeros estímulos para el desarrollo de las economías urbanas¹. Por otra parte, la presencia de las infraestructuras de transporte, vías férreas, estaciones de ferrocarril y puertos, indujo grandes transformaciones en la morfología de los espacios urbanos².

En otras ocasiones he abordado este asunto de forma más amplia con el objetivo de identificar pautas y patrones de influencia de las infraestructuras sobre la morfología urbana y de establecer una tipología general a partir del estudio de las principales ciudades portuarias españolas³. Pretendo ahora insistir en ambos aspectos referidos a núcleos de menores dimensiones, en los que los cambios vinculados a la renovación y trazado de las infraestructuras de transporte fueron el factor decisivo para su modernización socioeconómica y espacial y, en consecuencia, para su conversión en ciudades propiamente dichas.

Habida cuenta de la existencia de un número relativamente elevado de situaciones similares en el litoral español, desde una perspectiva metodológica he considerado adecuado proceder a través del estudio de un caso ejemplar, el de la ciudad de Castro Urdiales, situada en el límite entre Cantabria y Vizcaya. Por sus

¹ Sica (1981a) y (1981b).

² Capel (1983a), (1983b), (2002), (2005) y (2007). Los efectos de las infraestructuras de transporte sobre los espacios urbanos han sido estudiados antes, de forma general, por Castejón (1991), Cayón, Muñoz y Vidal (2002), Ducruet (2008), Hoyle (1992) y (1997), Meyer (1999), Monclús y Oyón (1996), Pozueta (2006) y Santos (2007).

³ Delgado (2009) y (2010).

[108]

rasgos y dimensiones, la villa castreña puede ser considerada como un prototipo, una muestra de laboratorio, para hacer un análisis en profundidad y obtener conclusiones extrapolables a otras pequeñas ciudades portuarias.

El término municipal de Castro Urdiales, con 96,7 km², es uno de los más extensos de Cantabria y también uno de los más poblados con 31.670 habitantes empadronados⁴, la mayor parte de los cuales, 25.273, reside en la capital municipal, la ciudad homónima de Castro Urdiales. Ubicado en el confín oriental de Cantabria, en “la raya de Vizcaya y las Encartaciones”, el municipio marca hoy el límite entre esta Comunidad Autónoma y la del País Vasco; linde y nexo territorial, más que frontera propiamente dicha, porque el término municipal castreño, perteneciente administrativamente a Cantabria, está integrado funcionalmente en la aglomeración industrial de Bilbao desde el siglo XIX y, cada vez en mayor medida, desempeña una función residencial, primero vacacional y ahora de vivienda permanente, en el área metropolitana de la Ría.

2. Breve aproximación a la 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.C. en el poblado autrigón de la Peña de Sámano, considerado como precedente de la colonia romana de *Portus Amanum* o *Castrum Vardulies* (Puerto de los Amanos) que fue convertida por el emperador Tito Flavio Vespasiano en *civitas*, con el nombre de Flavióbriga, en el año 74 d.C.⁵

Es más que probable que la buena accesibilidad del asentamiento castreño, en relación con las vías naturales de penetración desde el litoral cantábrico hacia la Meseta, fuese el principal motivo de la elección de *Portus Amanum* para consolidar la colonia portuaria de Flavióbriga. En ella se desarrolló una gran actividad marítima y comercial 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 Otañes⁶.

La actividad comercial y el propio espacio urbano sufrieron después una profunda crisis que se prolongó desde el siglo III hasta principios del siglo XII cuando, en un documento del año 1102, vuelve a aparecer citado un núcleo de población denominado ahora *Castrum Ordiales*. Fue a esta entidad de población a la que Alfonso VIII otorgó en la segunda mitad del siglo XII (1163/1173) el Privilegio de Villazgo y Fuero, según el modelo de Logroño, con la finalidad de apoyar la

⁴ Datos procedentes del Instituto Nacional de Estadística (INE), Padrón de habitantes a 1 de enero de 2009 (publicación el 2 de febrero de 2010).

⁵ Fernández y Molinero (2005).

⁶ Banús (1983-1984).

comunicación por mar con Inglaterra y Francia, convirtiéndola así en la primera villa marítima del Reino de Castilla.

A partir de ese momento la villa de Castro Urdiales desempeñó la función de una *ciudad de frontera* en un doble sentido: confin litoral septentrional del reino castellano y límite de éste con el Señorío de Vizcaya. 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, a favor de esta última.

Numerosos lazos unieron a Castro Urdiales con Vizcaya a lo largo de la Edad Media, hasta el punto de que la villa castreña y su territorio estuvieron unidos al Señorío de Vizcaya hasta que solicitó formalmente la separación en 1471.

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 Villas⁷. Pero 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, definitivamente, en 1763, Carlos III restituyó Castro Urdiales al Corregimiento de las Cuatro Villas⁸.

Entre 1799 a 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 Cantabria.

3. La modernización de las actividades económicas castreñas

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.

Castro Urdiales sufrió desde el siglo XVI la intensa competencia con Bilbao y los efectos de la consolidación de la villa del Nervión como principal puerto de Castilla. Buena prueba de ello es que la villa castreña apenas participó en el comercio internacional aunque, al igual que en los otros núcleos portuarios de las Cuatro Villas, el comercio de cabotaje experimentó un fuerte desarrollo en los siglos XVI y XVII.

La evolución económica apuntada explica que Castro Urdiales, que era la villa más populosa de Cantabria a finales del siglo XVI, pasase a ocupar el tercer lugar,

⁷ Baró y Serna (2001).

⁸ 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. Se envió una petición en tal sentido al rey Alfonso XIII que fue rechazada en 1925.

[110]

tras Santander y Laredo, en la segunda mitad del siglo XVIII, con 1.732 habitantes en 1752.

Las noticias que daba Madoz a mediados del siglo XIX avalan el declive de la ciudad. Castro Urdiales es descrita en el *Diccionario Geográfico* como un puerto de mar de segunda clase en el que la principal actividad de sus habitantes era el cultivo de vides y parras para la producción de “el chacolí más esquisito (sic) de la provincia”⁹ que, por entonces, era la producción fundamental de la villa.

La actividad transformadora era 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 y varios talleres de construcción de lanchas y barriles. Estas últimas en estrecha relación con la gran importancia que seguía teniendo la pesca¹⁰.

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

La producción conservera basada en estas técnicas tenía 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 estaño.

Pocos años después la fabricación de conservas de pescado se había consolidado en todo el litoral oriental de Cantabria, en particular en Laredo y, más aún, 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.

En 1857 había en Castro Urdiales una decena de escabecherías¹¹, además de tres fábricas de conservas alimentarias que pueden ser consideradas ya como modernas instalaciones fabriles. Son precisamente éstas las que encarnan la transición de las factorías artesanales de conservación tradicional, representadas por las escabecherías, a las fábricas modernas, la verdadera industria conservera de carácter capitalista¹².

⁹ “...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”.

¹⁰ Existen numerosos testimonios que documentan el comercio de pescado que, tanto fresco como elaborado a través de sistemas tradicionales de preservación (desecado, salado y escabechado), era 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.

¹¹ Ojeda San Miguel (2001) y (2003).

¹² 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 Sicilia. Ortega señala que la primera mención a un italiano como fabricante de salazón la ha registrado en Castro Urdiales en 1891 (Ortega, 1996, p. 149). Este mismo autor informa de que en 1932

Pese a todo, la primacía ostentada por Castro Urdiales en la producción conservera cántabra fue cediendo desde comienzos del siglo XX a favor de otras villas próximas (Santoña y Laredo, principalmente), tras las que se situaba en un tercer puesto en 1927¹³, fecha en la que esta actividad se había extendido a la totalidad de los puertos del litoral de Cantabria.

El declive de la producción castreña, originado por la reducción de las capturas de pescado, fue coetáneo del ascenso de la industria conservera de Santoña, a través de un proceso temprano de relocalización a corta distancia. La razón fundamental de este desplazamiento debe atribuirse a los efectos de la contaminación de las aguas costeras a causa de los vertidos de desechos mineros tras el auge que alcanzó la extracción de mineral de hierro a finales del siglo XIX¹⁴.

Ilustración 1. La coexistencia de la pesca y la minería: secadero de redes en El Arenal y cargadero de mineral de San Guillén (a la derecha, en segundo término) a principios del siglo XX



Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

Fue precisamente esta actividad la que impulsó en mayor medida el desarrollo económico y urbano de Castro Urdiales desde que se reinició la explotación de algunas minas de hierro y se abrieron otras nuevas en varios yacimientos dispersos por el extremo nororiental del municipio en el límite con Vizcaya, en forma de cotos mineros no contiguos e independientes, pertenecientes a un reducido número de empresas¹⁵.

estaban censadas en Castro Urdiales dos fábricas de conservas, once de salazón y cinco de escabeche (p. 152).

¹³ Ortega (1996), pp. 171-172.

¹⁴ Como atestigua y denuncia *La Ilustración de Castro*, nº 156, el 12 de enero de 1902.

¹⁵ Las principales empresas mineras que actuaron en el área castreña fueron: Vizcaya-Santander Mining Company (Mac Lennan), en las minas de Covarón; Dícido Iron Ore, Compañía Minera de Setares (Sota y Aznar), Bilbao River (Chávarri Hermanos), en Ontón; Sociedad Minas de Sopuerta

[112]

Los precedentes del aprovechamiento de las minas de Ontón y Mioño se remontan al siglo XVIII a partir de la existencia de una docena de ferrerías repartidas por los valles de Otañes, Sámano, Guriezo y Villaverde, con una actividad que, aunque tradicional, puede considerarse como precursora de los métodos industriales en la explotación, transporte y transformación de este mineral¹⁶. Sin embargo, no fue hasta medio siglo más tarde cuando se inició la producción a gran escala, a partir del momento, en la década de 1870, en que dos empresarios asociados, el bilbaíno Guillermo de Goitia y el británico John Bailey Davies, vecindado también en la capital vizcaína, consiguieron el aprovechamiento de las 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 ocasiones¹⁷.

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 económica¹⁸. Bajo este 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 de una amplia y densa red de pequeñas líneas férreas que enlazaban los cotos con el puerto de Castro Urdiales y, sobre todo, con varios cargaderos instalados *ad hoc* a lo largo de la costa.

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 declive 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 septentrionales¹⁹.

Esta situación es puesta de manifiesto en las memorias de los fallidos proyectos urbanísticos de reforma y ampliación que se reseñarán más adelante. Dichos documentos también revelan 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 estaba relacionada con las activi-

(Larrucea y López), Altos Hornos de Vizcaya, Sociedad Santa Lucía de Alén, Sociedad Mina Federico, Minas la Bernilla y otras menores. 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 conocimiento en profundidad de estos aspectos.

¹⁶ La siderurgia tradicional de Cantabria ha sido analizada por M. Corbera Millán (2001) y también, en el caso particular de este ámbito geográfico, por C. Ceballos Cuerno (2002).

¹⁷ 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 Chavarri; en 1929 fue adquirida por Altos Hornos de Vizcaya, que explotó los yacimientos hasta 1986.

¹⁸ Homobono (1994).

¹⁹ Entre las causas que explican el final del ciclo expansivo de la minería vasco-cántabra, la mayoría de los autores (entre otros, Escudero, 1994) 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.

dades industriales, extracción y transporte de minerales. En este sentido hay que tener en cuenta que el apogeo de la extracción y exportación de mineral de hierro significó la participación de Castro Urdiales en la “fiebre minera” y la consolidación de un fuerte núcleo de empresarios (Mac Lennan, Chávarri, Sota y Aznar, Gandaria, Ocharan, Echevarrieta y Larrinaga, Larucea y López) y comerciantes que actuaban en el área comprendida entre la villa castreña y la bilbaína, lo que, en consecuencia, supuso la intensificación de los vínculos anudados secularmente con Vizcaya, y no sólo en el aspecto económico sino también en el uso residencial del territorio.

El inicio de la orientación turística fue anterior, incluso, al apogeo del ciclo minero. Ya en el mes de febrero de 1865 un grupo de grandes propietarios y comerciantes remitió al Ayuntamiento una carta solicitando la ampliación de La Plazuela, situada junto a la dársena vieja, con el argumento de la llegada de numerosos veraneantes.

Por otra parte, el progreso del turismo no fue completamente espontáneo, sino fruto de la promoción deliberada cuando la actividad minera empezó a declinar. A comienzos del siglo XX, como publicaba *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 ex alcalde Timoteo Ibarra Sota, con la finalidad de construir un balneario y un Gran Hotel, encargados al arquitecto Leonardo Rucabado, aunque no prosperó ninguno de los proyectos.

El desarrollo de estas nuevas funciones conllevó el acondicionamiento de la playa de Brazomar para el baño y la construcción de algunos equipamientos hoteleros para atender a los veraneantes, el principal de ellos el emblemático, y ya desaparecido, Hotel Universal, situado en la esquina de La Plazuela y la calle de Eguilior.

El impulso de nuevas actividades económicas, en particular de la minería, transformó de manera absoluta la base económica de la villa y provocó el crecimiento de su población.

La población de la villa, tan mermada a principios del siglo XIX, experimentó un importante aumento como consecuencia del desarrollo económico vinculado a las actividades pesqueras y conserveras, primero, y, sobre todo, de la actividad minera en 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 1860²⁰. A partir

²⁰ El aumento poblacional fue también resultado de la incorporación de Orión al municipio castreño antes de 1857.

[114]

de ese momento el ritmo de incremento poblacional fue espectacular: los 7.623 habitantes de 1877²¹ se habían convertido en 9.466 en 1887 y en 14.191 en 1900. El crecimiento anual durante el último tercio del siglo XIX osciló entre 3,9% entre 1860 y 1877 y 2,4% entre 1877 y 1887; desde esta última fecha hasta comienzos del siglo XX se mantuvo continuamente por encima de 3,5% anual.

No obstante, es obligado resaltar que no fue el núcleo principal, la villa, el único beneficiario de ese incremento poblacional sino que buena parte del mismo tuvo lugar en los núcleos próximos a los veneros, incluso en poblados exclusivamente mineros como Setares. De acuerdo con los datos aportados por Homobono (1994), el número de obreros mineros de Castro Urdiales 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.

La importancia que empezaron a adquirir las actividades relacionadas con el ocio y esparcimiento estival, no obstante, 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 abrió una nueva etapa de estancamiento y retroceso demográfico: de 1900 a 1940 la población castreña decreció en 2.228 habitantes. Las pérdidas mayores se produjeron en la primera década del nuevo siglo a un ritmo de -1,2% anual; desde 1910 el volumen de población se mantuvo en torno a 12.000 habitantes con una tasa de descenso de -0,1% anual entre esa fecha y 1940.

De todas formas, la ampliación del vecindario de la villa exigió, como es natural, la expansión del espacio residencial para la edificación de nuevas viviendas. Aunque no es fácil conocer el número exacto de viviendas construidas en esta época, pueden servir de referencia indirecta los datos proporcionados por el Censo de Población y Viviendas de 2001. Así, del total de viviendas censadas este año, 1.352 corresponden a viviendas construidas antes de 1900 en tanto que casi el mismo número, 1.275, corresponde a viviendas construidas entre 1900 y 1920. Bastantes de las nuevas viviendas estaban destinadas, como es lógico, a los habitantes permanentes, pero otras muchas, sobre todo villas y palacetes, fueron concebidas como residencias secundarias para los veraneantes procedentes mayoritariamente de la vecina Bilbao.

4. La construcción de nuevas infraestructuras de transporte al servicio de la exportación del mineral de hierro

La producción minera estuvo destinada desde el primer momento a la exportación hacia el Reino Unido y Holanda, lo que condicionó la organización de los modos de transporte más apropiados desde los cotos hasta los embarcaderos.

²¹ Hay que tener en cuenta que, entre 1857 y 1877, el término municipal se amplió con la integración de Sámano.

Desde 1874 la carga del mineral obtenido por Goitia y Bailey se hacía desde los depósitos situados en la ensenada de Dícido a los que llegaba el mineral por tranvía aéreo de sistema Hodgson, primero, y, desde 1883, por ferrocarril de cadena flotante sin fin. Desde Dícido a los muelles del puerto de Castro Urdiales era transportado por carros y allí se cargaba en las gabarras que luego lo llevaban hasta los barcos de vapor anclados fuera de la dársena, a una milla de distancia, a causa de las deficiencias de calado del puerto. Los numerosos inconvenientes de este complicado sistema de transporte espolearon la búsqueda de soluciones alternativas.

Así, apenas obtenida la concesión del aprovechamiento minero, John Bailey Davies consiguió autorización, además, “para construir un puerto en la ensenada de Dícido, provincia de Santander, destinado al embarque de minerales”²². El puerto no llegó a construirse, sino que se adaptó el proyecto para hacer una obra más barata y rápida, un sencillo embarcadero de espigón sobre pilotes de rosca²³, diseñado por G. Wells, que entró en funcionamiento en 1886 y sólo perduró ocho años, ya que el 30 de diciembre de 1894 fue destruido en menos de dos horas por un gran temporal que azotó toda la costa cantábrica. Para sustituirlo se levantó de inmediato otro embarcadero, pero en esta ocasión con el nuevo sistema en voladizo, *cantilever*, un modelo cuya utilización se había empezado a generalizar desde la década de 1880²⁴.

El primer negocio minero importante de Sota y Aznar²⁵ fue el establecido en Castro Urdiales, en el límite con la cuenca minera vizcaína; en 1886 fundaron la Compañía Minera de Setares para explotar el coto de mineral de hierro de Setares, en el que destacaba la mina *Ceferina*, tomada en arrendamiento en 1885 a John Bailey Davies. La estrategia seguida por esta empresa explica con claridad los factores que condicionaron las formas de producción, los métodos de transporte del mineral de hierro extraído en los yacimientos castreños y, en particular, los sistemas de embarque para la exportación.

Como afirma Torres Villanueva (1998), el motivo por el que Sota y Aznar entraron decididamente en el negocio naviero se encuentra en la producción minera de Setares²⁶, con la finalidad de esquivar el control ejercido por los intermediarios

²² Boletín Oficial del Estado, 17-01-1874.

²³ Real Orden el 25 de junio de 1884 por la que se autorizaba a Juan Bailey a construir un embarcadero de minerales en la ensenada de Dícido. Boletín Oficial del Estado, 12-07-1884.

²⁴ El nuevo cargadero fue encomendado a la sociedad belga de Auguste Lecocq de Halle y diseñado por M. Seyrig, del taller de Eiffel en París, siguiendo el ejemplo de los construidos unos años antes en Saltacaballo, en 1887, y el de El Piquillo, también muy próximo. El cargadero fue destruido parcialmente en 1937; el actual, el único que ha pervivido en la costa cantábrica oriental, es una reconstrucción de 1938 que siguió en uso hasta los años setenta del siglo XX.

²⁵ 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 venero de Somorrostro (Torres Villanueva, 1998).

²⁶ Parece ser que la riqueza del criadero en cantidad y calidad, unido a los bajos costes de explotación y transporte, redundaron en la obtención de unos beneficios tan elevados, lo que conllevó

[116]

extranjeros en el comercio del hierro en el puerto de Bilbao, poder vender directamente a las fábricas inglesas, disponer de medios de transporte propio para atender la demanda y aprovechar los fletes de retorno para importar carbón inglés.

Para alcanzar estos objetivos trazaron una línea ferroviaria de vía estrecha y corto recorrido, apenas tres kilómetros, desde las minas hasta la costa, donde, en la punta de Saltacaballo, construyeron en 1888 un cargadero (desguazado en 1977) para hacer el embarque directo.

Similar modelo de explotación integrada (extracción, transporte terrestre y fletes de ida y vuelta), aunque a menor escala, fue adoptado por las mayores compañías mineras, cada una de las cuales estableció sus propios medios de transporte, líneas férreas y embarcaderos, generalmente desconectados entre sí.

Es el caso del ferrocarril de Covarón a Pobeña, construido a mediados de la década de 1870 por la empresa de Mac Lennan o de los pequeños ferrocarriles desde Covarón a Ontón (Chavarri Hermanos), de Campoezquerria a Dícido, de Setares a Saltacaballo, de Alén y Traslaviña a Castro Urdiales, etc.

Por lo que se refiere a los embarcaderos, 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 (concesión a José Mac Lennan de Minas, S.A.); el de El Piquillo²⁷, en la de Ontón; el de Saltacaballo, perteneciente a la Compañía Minera de Setares; el de Dícido, en la ensenada de Mioño; el 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, pertenecientes a 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, como ya se ha indicado, el mantenimiento de la autonomía en la exportación del mineral por parte de las empresas extractoras, a ello contribuyó también el retraso en la adecuación del puerto de Castro Urdiales para fondear barcos de las dimensiones requeridas para la actividad exportadora.

beneficios suficientes para poner en funcionamiento las sociedades navieras e, incluso, invertir en otros negocios mineros. La producción del coto de Setares rebasó las 200.000 t entre 1894 y 1900, lo que convirtió la empresa de Sota y Aznar en la principal productora de mineral de hierro de la provincia de Santander, que, no debe olvidarse, ocupaba el segundo lugar a escala nacional, detrás de Vizcaya, en esta actividad.

²⁷ En el cargadero de El Piquillo se embarcaba el mineral de hierro procedente de las minas “La Galerna” y “Josefa” de las explotaciones de Covarón-El Haya y del propio Ontón para ser transformado en las siderúrgicas inglesas y holandesas. Este embarcadero, el de mayores dimensiones y de estructura más peculiar, fue proyectado por Alberto Palacio por encargo de Chavarri y Cía. y construido hacia 1890 en los Talleres de Miravalles. Su longitud alcanzaba los 120 metros, de los que 65 eran de voladizo sobre el mar, con una altura de hasta 22 metros con mareas bajas. Este cargadero, que permaneció en uso hasta finales de los años sesenta, fue destruido por una galerna el 10 de diciembre de 1985.

Ilustración 2. Algunos cargaderos de mineral de la costa castreña



Fuente: Composición a partir de fotografías del Museo de la Minería del País Vasco (Gallarta)

5. 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*²⁸, formaron 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”, de tamaño muy reducido.

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 exportación de mineral de hierro más adelante. Todo ello provocó un notable incremento del tráfico portuario, en particular de embarque de minerales, favorecido, además, por los adelantos técnicos que se habían comenzado a introducir en los navíos, tales como los motores de vapor, entre otros.

Sin embargo, las mejoras producidas en los sistemas de navegación únicamente podían resultar eficaces si se acondicionaban las instalaciones portuarias a las nuevas exigencias del transporte y el almacenamiento mediante la adopción de las medidas pertinentes. Entre ellas cabe destacar, primero, la construcción de nuevos muelles para que los barcos pudiesen atracar de costado y la ampliación

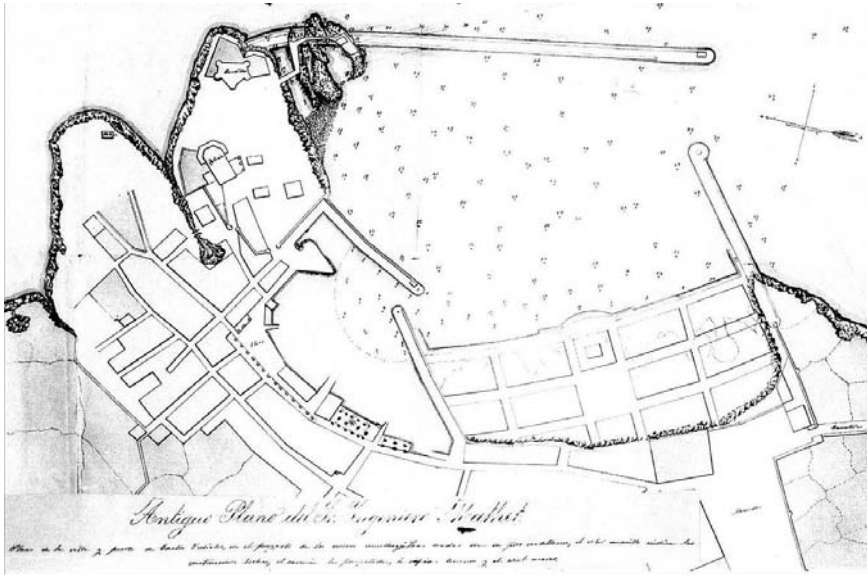
²⁸ Recibían este nombre las rocas que penetraban en el mar a la altura de La Plaza. Las *Ymeas* pasaron a manos de los linajes nobles, que fueron transformando su aspecto original a base de añadir escaleras y otras estructuras para facilitar el atraque.

[118]

de la superficie de amarre y almacenamiento en los existentes, el dragado de los fondos para aumentar su calado, en segundo lugar, y, en tercero, la creación de nuevas vías de enlace y comunicación de las infraestructuras portuarias con su entorno más inmediato.

Las exiguas dimensiones y la falta de calado del puerto de Castro Urdiales, como en muchos otros casos, provocaba que la carga y descarga de las mercancías no se realizase directamente en el muelle, sino que tenía que llegar desde y hasta las instalaciones portuarias en tierra firme a través de barcazas o pontones establecidos al efecto. Clasificado en 1820 como “puerto de tercera clase”²⁹, el de Castro Urdiales fue objeto de un primer proyecto de modernización presentado por el ingeniero militar José M^a Mathé, nombrado director de aquél en 1831³⁰.

Ilustración 3. Plano y proyecto de reforma del puerto de Castro Urdiales realizados por José M^a Mathé (1831-1833)



Fuente: Archivo General de la Administración.

Poco después, a petición del Ayuntamiento, el puerto fue clasificado como “puerto de refugio” por Real Orden de 29 de agosto de 1854, a raíz de lo cual se repararon sus muelles en ese mismo año. No obstante, con la excepción de algunas obras realizadas en la calle de la Mar, a comienzos de la década de 1860, las insta-

²⁹ Ojeda (2004).

³⁰ Realizó el levantamiento del plano de la costa y el puerto de Castro Urdiales y, en 1833, la construcción de las defensas de la villa. Más tarde el Ministerio de Marina le encargó los planos topográficos de Santander y la península de Guarnizo.

laciones 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 la insuficiencia del muelle de la calle de la Mar, encargó al ingeniero Domingo Estebanot un proyecto de modificación que fue aprobado a principios del año siguiente.

Dos años más tarde, Carlos Hodgson, socio principal de un grupo empresarial con intereses mineros en el municipio y en otras zonas vizcainas colindantes, presentó oficialmente una propuesta para construir y explotar un moderno puerto en Castro Urdiales. La solicitud no fue tramitada, por lo que en junio de 1873 volvió a registrar otro proyecto, mejorado y firmado por el ingeniero Nicolás de Ugarte, esta vez en el Gobierno Civil santanderino.

También en 1873 y en Santander, otro empresario minero rival, Ramón Pérez del Molino, registró una solicitud similar que fue la que, finalmente, resultó aprobada por resolución gubernativa³¹. Sin embargo, doce años más tarde aún 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 otro empresario minero, Luis Ocharan Mazas, y encargado al ingeniero Rafael Martín³².

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

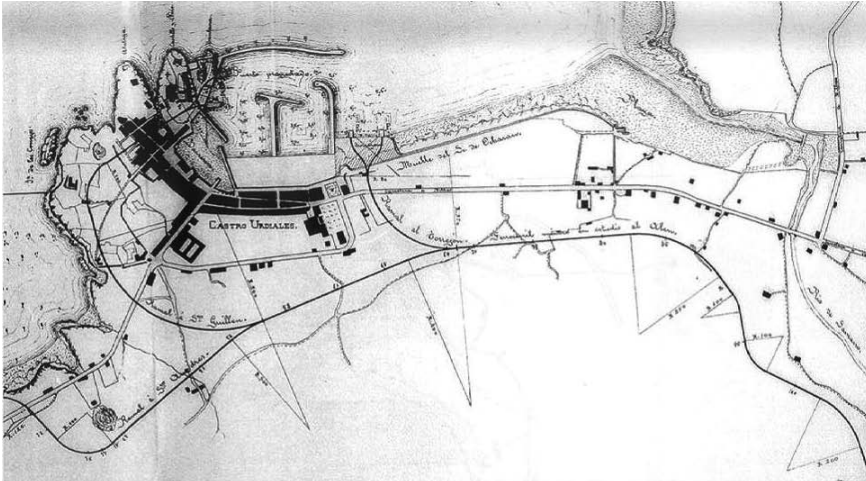
El proyecto de Luis Ocharan era mucho más ambicioso, puesto que, además de la edificación del muelle sobre terrenos ganados al mar por relleno, preveía la construcción de ocho embarcaderos de mineral: cuatro de ellos en la ensenada de Urdiales, dos en las inmediaciones de San Guillén y otros dos en la 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.

³¹ 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 John Bailey Davies en 1874, antes citada, 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 a la *Dícido Iron Ore Company Limited* el embarque de mineral por el puerto de Castro.

³² “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...”.

[120]

Ilustración 4. Proyecto de renovación del puerto de Castro Urdiales de Rafael Martín y Alberto Corral (proyecto “Ocharan”), 1884-1889



Fuente: Archivo General de la Administración.

Casi a la vez (1893-1897) se erigió otro muelle nuevo delante de la calle de la Mar, también en terrenos ganados al mar por relleno del antiguo arenal, al que se dotó de equipamientos modernos, entre ellos una grúa de vapor, y al que se dio el nombre de Muelle de Eguilior, como reconocimiento a la labor del Diputado a Cortes en favor del puerto.

Aunque con mucho retraso, con estas obras y con 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 otras nuevas, como la recreativa, según evidencia el proyecto de construcción de un club náutico en 1906.

Entre tanto, el ingeniero E. Riquelme redactó un nuevo proyecto que introducía, como novedad, el diseño de un rompeolas de gran longitud (650 m), que, enfrenteado a la punta de Cotolino, debía formar la boca del nuevo puerto de Castro Urdiales. El rompeolas se realizó entre 1897 y 1913, e inmediatamente después (1912-1924) se construyó el contradique según proyecto de Lucio Felipe Pérez.

La modernización del puerto, culminada en la tercera década del siglo XX, estuvo directamente vinculada al proceso de expansión y urbanización que, por otro lado, quedó estrictamente condicionado 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 muelles y cargaderos. La red ferroviaria al servicio del puerto adquirió así 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-jardinería arrastrado por caballos.

6. Articulación territorial e integración económica a través de la red ferroviaria

El desarrollo 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 camino nuevo de Castro Urdiales a Bercedo en 1828 y de la reforma del Camino Real de la Costa entre 1851 y 1868. Pero la articulación territorial del puerto y la villa con su contexto territorial no se afianzó verdaderamente hasta la construcción, relativamente tardía, de los enlaces ferroviarios, en especial de dos líneas básicas: el ferrocarril minero de Castro-Alén y el mixto de Castro-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. No obstante, al igual que el proyecto de reforma del puerto que obtuvo al año siguiente, como se expuso antes, el proyecto ferroviario se hizo realidad mucho más tarde y también de la mano de Luis Ocharan.

En febrero de 1892, de acuerdo con una concesión obtenida el año anterior y con el patrocinio de Luis Ocharan, se fundó la Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén domiciliada en la propia villa castreña. La línea ferroviaria tenía como objetivo el enlace del coto minero de Alén 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.

El proyecto definitivo, obra del ingeniero Anastasio Grijalva, consistía en una línea que bordeaba el casco histórico consolidado, siguiendo en paralelo el trazado de la antigua muralla, con la que coincidía, incluso, en algunos tramos: entraba en el espacio urbano edificado por la Bajada del 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 parcialmente rellenado.

El trazado del ferrocarril, que permaneció activo hasta 1936, tuvo un extraordinario impacto en la morfología urbana puesto que, además de constituir un nuevo límite para la ampliación de la ciudad en contigüidad con el casco histórico, entraba literalmente en el corazón de éste ya que cortaba la histórica 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 y el castillo-faro.

[122]

Ilustración 5. La Plazuela atravesada por los raíles hacia 1900



Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

Dos años más tarde que la anterior, en 1894, se constituyó la Compañía del Ferrocarril de San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña, iniciándose la redacción de un proyecto, considerado como la principal infraestructura ferroviaria castreña, que tenía el doble objetivo de atender a los intereses mineros y al servicio público³³. 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 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. 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 nunca llegó a hacerse realidad.

Las obras de construcción se iniciaron en 1895 y concluyeron en 1898; su duración se justifica por el hecho de que hubo que vencer dificultades topográficas importantes, lo que dio como resultado que en un tramo de vía de apenas 22 km hubiera que hacer 16 viaductos y 13 túneles, que sumaban 3.248 m, entre los que cabe destacar el de Las Muñecas, de 1,5 km, uno de los más largos de la red española de vía estrecha.

³³ Más información en Olaizola Elordi (2004).

Ilustración 6. Trazado urbano de los ferrocarriles de Castro-Alén y Castro-Traslaviña



Fuente: Reconstrucción a partir de *La minería en Castro Urdiales* <<<http://mineriacastrourdiales.blogspot.com/>, 2007>>.

El ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña estuvo en explotación hasta 1966, con un periodo inicial de gestión privada de 1898 hasta 1921, plagado de dificultades financieras, y una segunda etapa pública, también sin éxito económico, que abocaría a su cierre definitivo.

La vía férrea llegaba a la villa desde 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. 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 dos cargaderos de tipo *cantilever*. En este área se ocupó también un amplio espacio que, tras el cese de la actividad portuaria minera, constituyó una considerable reserva de suelo urbano³⁴.

El suntuoso edificio de la estación principal de la línea fue erigido en Castro Urdiales 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, de primer orden, constaba de un edificio de viajeros de cuatro plantas, muelle cubierto y descubierto para mercancías, depósito de agua, placa giratoria, etc., entre otras instalaciones. Ocupaba una amplia superficie situada a escasa distancia de la muralla medieval, de la que hubo que derribar varios lienzos que aún permanecían en pie, de manera que las instalaciones de la propia estación y las vías de acceso reforzaron el nuevo cinturón férreo

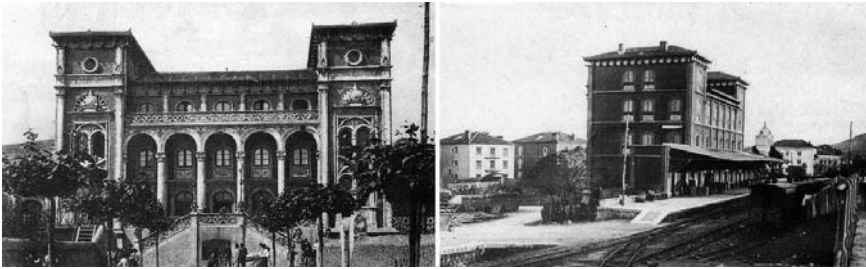
³⁴ En 1973 los terrenos de FEVE, salvo los de Urdiales, fueron adquiridos por el Ayuntamiento castreño.

[124]

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 urbana construida sobre la antigua muralla, la calle de la Ronda, se dirigía hacia el espacio comprendido entre La Plazuela y el Muelle de Eguilior a través de las calles de Linares Rivas (Antonio Hurtado de Mendoza en la actualidad) y de Melitón Pérez Camino.

Ilustración 7. Fachada e interior de la estación del ferrocarril de Traslaviña en Castro Urdiales



Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

7. El influjo del puerto y los ferrocarriles en la transformación urbanística de Castro Urdiales

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 la dársena, que definieron la forma semicircular del plano. El minúsculo núcleo estaba organizado en tres conjuntos rodeados por la muralla común, que se completó a principios del siglo XIII: el *castro*, que desempeñaba la función de ciudadela fortificada, la puebla vieja o *media villa de arriba* y la puebla nueva o *media villa de abajo*³⁵.

La puebla vieja era el núcleo residencial principal donde se localizaban las casas-torre de algunos de los linajes más poderosos y estaba formada por un reducido número de calles (San Juan, Tenebregura, Rua Mayor, Belén, Nuestra Señora del Camino y de San Francisco o de Mérida) y La Plaza, situada junto a la dársena, centro neurálgico de la villa donde se disponían los principales edificios públicos, la Casa del Concejo y el mercado, 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.

³⁵ Arízaga (2002).

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 pueblos, reconvertido en La Plazuela a partir del siglo XVI.

Las calles Ardigales y de la Mar confluían 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.

El plano y la forma de la villa castreña experimentaron pocas variaciones hasta el siglo XIX, como muestra el mapa elaborado por el ejército francés en 1813³⁶. En dicho mapa, a pesar de su esquematismo, se observan con meridiana claridad las tres áreas que conformaban el espacio urbano medieval: el *castro*, todavía rodeado por una muralla defensiva interior, y las dos medias villas.

En el mismo plano se observa también que el núcleo urbano estaba rodeado por una cerca que abarcaba un espacio bastante más amplio que el propiamente edificado. Dicha muralla no comenzó a ser derruida hasta 1866, aunque no se completó hasta la década de 1885-1895, cuando se construyó la estación del ferrocarril de Traslaviña que ocupaba parte del espacio de la antigua muralla.

A mediados del siglo XIX, Madoz afirmaba en su *Diccionario Geográfico* 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* muestra la misma estructura urbana; no obstante, en él quedan recogidos ya dos proyectos que, hechos realidad varios años más tarde, iniciarían 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 los nuevos muelles.

Como se ha apuntado antes, la modernización de las infraestructuras portuarias debe ser interpretada como el punto de partida 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.

³⁶ Plan du siège de Castro-Urdiales: par l'armée française du Nord en 1813 / gravé par A. Barriere. 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 (véase 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 aquel momento en el núcleo de la villa.

[126]

Las primeras modificaciones estuvieron directamente vinculadas a las obras de mejora 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 muelle de Eguilior. Sobre estos terrenos ganados al mar, todavía en el antiguo espacio intramuros, se trazó después un parque, el de Eguilior, el actual de Amestoy, una nueva calle (la de la Constitución) y una manzana de modernas casas plurifamiliares burguesas erigidas a partir de 1883 y, en particular, a comienzos del siglo XX.

Esta ampliación del 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 que articulaba el núcleo urbano tradicional con las nuevas calles y edificios que iban surgiendo en los terrenos que bordeaban el muelle de Ocharan. Porque, junto a la concesión para la mejora y reforma del puerto en 1885, Luis Ocharan había obtenido también la 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 urbana que desbordaba el casco histórico amurallado de origen medieval: 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, y toda el área fue dotada de modernos sistemas de alcantarillado.

Ilustración 8. El muelle de Ocharan y el nuevo espacio urbano residencial de verano en el área de Brazomar



Fuente: Centro de Documentación de la Imagen de Santander.

El nuevo sector del espacio urbano adoptó la forma de una ciudad jardín, articulada en torno al paseo de la Playa de Brazomar y el antiguo camino de Bilbao, el actual paseo de Menéndez Pelayo, en torno a los que se construyeron viviendas unifamiliares, lujosas villas y palacetes de veraneo para la alta burguesía industrial.

Prolongándose de sur a norte, el paseo de la Playa de Brazomar (hoy paseo de Luis Ocharan Mazas), los jardines de La Barrera y el paseo 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 la transformación definitiva de la morfología urbana conservada desde la Edad Media: el plano de forma semicircular, apoyado en la dársena, fue sustituido por el de un espacio urbano que se alargaba siguiendo la línea del viejo puerto y los nuevos muelles.

Los cambios urbanísticos mencionados se realizaron sin una planificación previa a pesar de la existencia de un proyecto de reforma interior reflejado en el plano del casco levantado por el arquitecto municipal, Eladio Laredo, en 1895³⁷.

En 1907 el mismo arquitecto elaboró otro Proyecto de Reforma y Ensanche de Castro Urdiales, probablemente similar al anterior y también fallido, del que sí se conserva la Memoria correspondiente³⁸. Algunos de los argumentos expuestos en ella como justificación, tienen gran significado desde la perspectiva que nos ocupa:

“¿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”.

Casi veinte años después, en 1927, Eladio Laredo volvió a presentar un nuevo proyecto de urbanización³⁹ que queda motivado en la pertinente 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 funcional 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 industrias, siempre molestas para una vida higiénica y por último dedicar a la vivienda del proletariado la población que nosotros proyectamos”.

³⁷ Del proyecto, que no llegó a ver la luz, sólo se conserva el plano original, sin Memoria, en el Archivo Municipal de Castro Urdiales. Plano del Casco Antiguo. 11 de diciembre de 1895, firmado por Eladio Laredo (Arquitecto Municipal), Leg. 1681, doc. 6.

³⁸ 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. 1688, Exp. 9.

³⁹ Proyecto de urbanización 1927, Archivo Municipal de Castro Urdiales, Leg. 606, Exp. 1.

[128]

En realidad se trataba de un plan para ampliar la superficie urbana en forma de barrios obreros vinculado a otro, el Proyecto de Urbanización de la zona de Los Huertos (1926-1929)⁴⁰, el espacio comprendido, precisamente, entre las vías del ferrocarril Castro-Alén, la antigua muralla y los terrenos del antiguo convento de San Francisco, donde se esbozaba el trazado de varias calles.

A la vez que se elaboraban los frustrados planes de reforma y ensanche, la fisonomía de la *villa marinera* tradicional iba adquiriendo la forma y la función de una pequeña y moderna ciudad industrial al compás de la construcción de numerosos edificios para uso público y privado en estilo modernista, ecléctico, regionalista y racionalista. La mayor parte de ellos fueron obra de tres arquitectos: el arquitecto municipal antes citado, Eladio Laredo, muy vinculado al empresario Luis Ocharan Mazas; el arquitecto castreño Leonardo Rucabado; y Severino Achúcarro, uno de los tres artífices del Plan de Ensanche de Bilbao.

Entre las modernas dotaciones y equipamientos diseñados por Eladio Laredo cabe destacar, además de la estación de ferrocarril ya mencionada, el kiosco de música de La Barrera (1894-1900), el matadero municipal (1899), los depósitos de aguas de Dombergon y el Chorrillo (1900), el mercado municipal y las escuelas públicas (1908-1911) sobre el solar del claustro del convento de San Francisco, la plaza de toros (1912), las escuelas municipales de Santullán (1908-1913) y el hospital civil (1915). 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 (edificios de viviendas de Emilia del Cerro –1899– en los Jardines de La Barrera y casa de Los Chelines –1902– en la calle de La Correría, junto a la dársena vieja).

Como consecuencia del declive económico y demográfico de las primeras décadas del siglo XX, se paralizó el proceso de construcción residencial y también quedaron detenidos los de reforma y ampliación del espacio urbano, como lo atestigua el plano de la villa levantado en 1936, sobre cuyo original se trazaron las líneas básicas de un hipotético proyecto de reforma parcial apenas aplicado a partir de 1939⁴¹.

8. Infraestructuras de ayer, suelo urbano y patrimonio territorial de hoy

La ciudad apenas cambió en los años siguientes, tanto en su tamaño como en su forma, ya que fueron muy pocas las actuaciones urbanísticas reseñables durante las décadas de 1940 y 1950. Fue en las dos décadas siguientes, cuando tuvo lugar la radical transformación urbanística de Castro Urdiales como consecuencia de su consolidación como núcleo turístico de veraneo para capas cada vez más amplias

⁴⁰ Expediente de urbanización y ensanche de la zona de Los Huertos año 1926. Archivo Municipal de Castro Urdiales, Leg. 2095-1.

⁴¹ Proyecto de Reforma Interna de la villa de Castro Urdiales, año 1939. Archivo Municipal de Castro Urdiales, Leg. 1141 Exp. 2.

de población. A partir de entonces las actividades terciarias, tanto las vinculadas al turismo como a la prestación de servicios a la población local y comarcal, se convirtieron en la nueva base económica de la ciudad; 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.

El extraordinario aumento del parque de viviendas que tuvo lugar durante ese tiempo no guarda relación en absoluto 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 Bilbao⁴².

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 la década de 1960 y convertidas en una importante reserva de suelo urbano.

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 Duo Vital que forman una nueva ronda, un eje de circulación de oeste a este casi paralelo al de la antigua muralla.

Además, la ampliación fundamental del suelo urbano residencial tuvo lugar, precisamente, en el espacio comprendido entre ambas vías férreas quedando organizado a partir de una serie de calles transversales a ellas (Antonio Burgos, República Argentina, Juan de la Cosa, Benito Pérez Galdós, Bajada de la Estación, Victorina Gainza, Eladio Laredo y Bajada del Chorrillo).

El otro sector de crecimiento espacial se extiende hacia el este, 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 bloques de viviendas vacacionales.

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. Pero, por otro, implicó la destrucción de algunos de los edificios más emblemáticos y representativos el patrimonio arquitectónico castreño, entre ellos la suntuosa estación de ferrocarril, sobre cuyo solar se construyó un parque y equipamientos educativos y deportivos, y el cargadero de San Guillén, desguazado en 1961 para levantar en su lugar una fábrica de hielo. Lo mismo ocurrió con algunas de las antiguas villas de veraneo sustituidas por bloques de apartamentos y viviendas vacacionales a partir de los años sesenta.

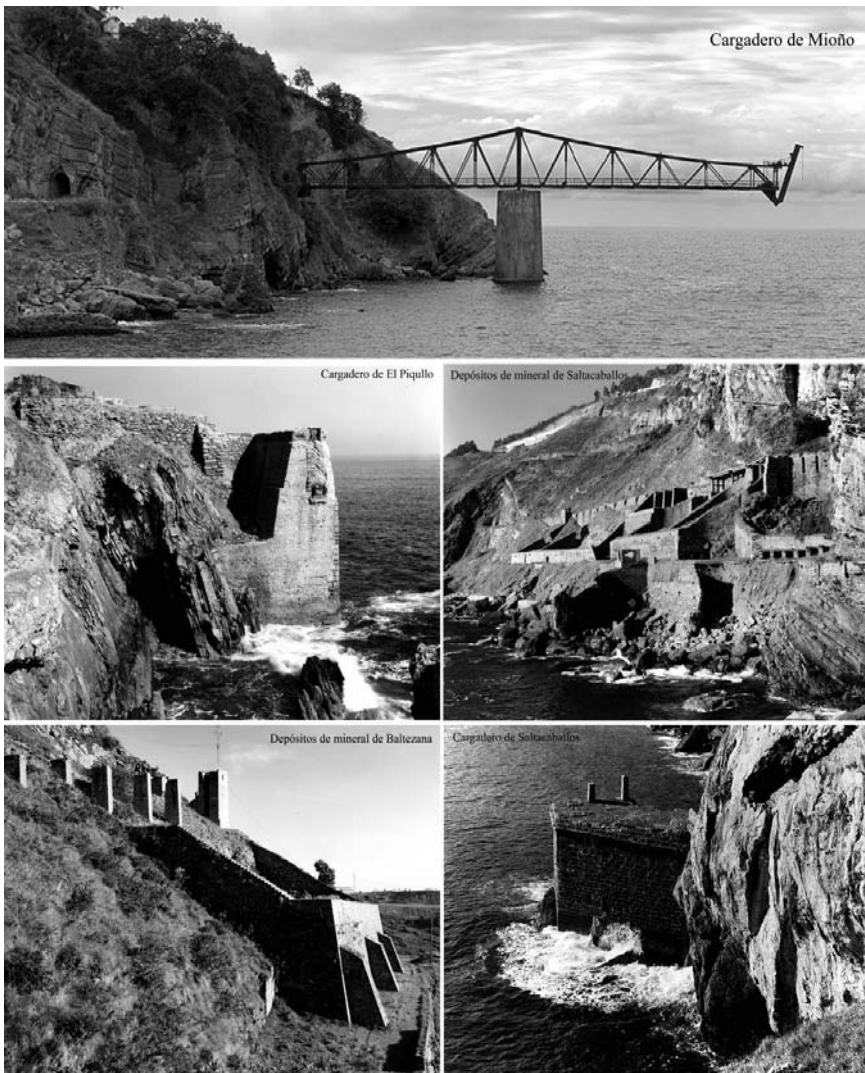
⁴² Frente a las 1.584 viviendas construidas en 1941-1960 que figuran en el Censo de Viviendas de 2001, aparecen censadas 1.272 edificadas en la década siguiente, 2.851 en 1971-1980 y 2.386 en 1981-1990; lo que significa que las viviendas construidas en esos últimos treinta años representa más de un tercio (34,6%) del parque inmobiliario de Castro Urdiales a principios del siglo XXI.

[130]

Sin embargo, parte del patrimonio minero-ferroviario ha empezado a ser recuperado recientemente con la finalidad de ponerlo en valor en el futuro inmediato.

Así, en 2008 se puso en marcha un proyecto de rehabilitación del cargadero de Mioño, declarado Bien de Interés Cultural en 1996, vinculado a la construcción de un paseo marítimo desde Dícido hasta las campas de Cotolino en Castro Urdiales; poco antes se había proyectado la recuperación del túnel de Mioño y de la estación de Otañes.

Ilustración 9. Algunos elementos del patrimonio minero-industrial de Castro Urdiales



Pero el proyecto de mayor envergadura, sin duda, es el de reutilización de las vías ferroviarias como vías verdes para la práctica del senderismo. En 2006, el Ayuntamiento de Castro Urdiales inició la recuperación de parte del espacio ocupado por la línea férrea de Castro a Traslaviña, 10,5 km desde el apeadero de Los Corrales hasta el túnel de Herreros, con el nombre de Vía Verde del Mioño, en alusión al río del mismo nombre. Esta acción se integra en un proyecto más ambicioso que tiene como objetivo reconvertir 50 km de los antiguos trazados de líneas férreas del municipio en vías verdes. Por otra parte, los túneles de Ocharan en Castro Urdiales fueron adecuados para el tráfico de automóviles, siendo en 2008 objeto de un concurso de ideas para un nuevo acondicionamiento.

El Programa de Rutas Verdes de Castro Urdiales trata de aunar el uso del patrimonio paisajístico, natural y cultural (minero y ferroviario), aunque todavía sea más un proyecto de futuro que una realidad, pese a que algunas rutas sean ya practicables, precisamente en los tramos en que coinciden con los del trazado ferroviario. Entre las planeadas destacan:

- La Vía Verde de Traslaviña: desde el apeadero de Brazomar, en el núcleo de Castro Urdiales, por el túnel de Mioño, con 5,5 km de trazado continuado de Santullán a Herreros.
- La Vía Verde de Castro-Alén: de 11 km entre Castro Urdiales y Otañes.
- La Vía Verde de Setares de 1,5 km hasta La Gracera.
- La Vía Verde de Dícido.
- La Vía Verde del Piquillo, en Ontón, de 1,6 km, que recorre el antiguo trazado de ferrocarril minero entre las Minas de Covarón (Vizcaya) y el antiguo cargadero de mineral de El Piquillo, en Ontón, cerca de la desembocadura del Río Sabiote. La obra ha sido ejecutada por la Consejería de Presidencia, Urbanismo y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria en colaboración con el Ayuntamiento de Castro Urdiales.

Asimismo, es obligado mencionar que los tramos castreños considerados en el Plan Especial Red de Sendas y Caminos del Litoral de Cantabria forman parte del primer tramo del GRL en Cantabria que conecta con su análogo en la Comunidad Autónoma del País Vasco y que, desde este límite con dirección este, finaliza en la playa de La Arena (Pobeña, País Vasco). Es un tramo de 2,4 km de longitud que discurre por el antiguo trazado del ferrocarril minero. Se continúa hacia el oeste por un segundo tramo de 2,7 km también coincidente parcialmente con el recorrido del ferrocarril y otras infraestructuras mineras (uno de los antiguos túneles mineros que tiene su boca de salida en el sector oeste de la Punta de Lamie, los depósitos y restos del cargadero de Saltacaballo) hasta Dícido.

9. Conclusiones

El caso de Castro Urdiales pone de manifiesto que las infraestructuras de transporte, nuevas o renovadas, deben ser consideradas obligatoriamente como uno de

[132]

los principales responsables del crecimiento espacial y de la transformación de la estructura morfológica de las ciudades portuarias españolas desde mediados del siglo XIX. Un denominador común que es compartido por todas ellas, al margen de las singularidades derivadas de las diferencias de tamaño, territorial, poblacional y funcional, y de las impuestas por la escala a que se analicen los procesos.

La evolución de Castro Urdiales, como la de todas y cada una de las demás ciudades, no deja de ofrecer algunas singularidades, pero, en mayor medida aún, evidencia algunos de los elementos genéricos del proceso urbanizador. Se observa aquí con nitidez la relación causal recíproca entre la transformación económica y la modernización de los medios de transporte, en particular la necesidad perentoria de trazado de ferrocarriles y actualización de las instalaciones portuarias impuesta por el progreso de las actividades industriales (fabricación de conservas de pescado y extracción y exportación de mineral de hierro), que sustituyeron en poco tiempo a las agrarias y pesqueras tradicionales que configuraron durante siglos la base económica de la villa.

No fue idéntico, sin embargo, el papel jugado por el desarrollo de las actividades vinculadas al ocio, en especial el veraneo, que hay que entender todavía en esos años como una práctica, habitual pero minoritaria, de la burguesía, fundamentalmente vasca y ligada a la propiedad y gestión de las empresas mineras, que disponía de sus propias residencias estivales próximas a la playa de Brazomar y utilizaba, por lo general, medios de transporte privados. Es eso lo que puede explicar la escasa importancia que tuvo al principio el ferrocarril mixto Castro-Traslaviña para la llegada de veraneantes, el exiguo avance de las instalaciones hoteleras, prácticamente limitadas al Hotel Universal y a los Baños Miramar, y el casi nulo efecto para poner freno al declive poblacional a partir de la segunda década del siglo XX. Por el contrario, lo que resulta incuestionable es el influjo del veraneo en la transformación física de la ciudad, como impulsor de la primera y más importante ampliación en superficie del espacio urbano edificado fuera del antiguo recinto amurallado, en la ciudad jardín de Brazomar.

Ambos factores, mutaciones económicas e infraestructuras de transporte, condicionaron conjuntamente el proceso de urbanización propiamente dicho, la evolución de Castro Urdiales “de villa a ciudad”, en varios sentidos: estimulando el crecimiento de la población del municipio, en particular del núcleo principal, y provocando la modificación de la estructura funcional y morfológica del espacio urbano.

Sin embargo, al igual que ocurrió en otras ciudades portuarias (Delgado, 2009 y 2010), las dos infraestructuras de transporte tuvieron distinto significado e influencia. El mayor efecto sobre la construcción y reconstrucción física del espacio urbano lo tuvieron las flamantes instalaciones portuarias, que generaron una nueva centralidad y se convirtieron en la fachada principal de la ciudad formada por la nueva línea de muelles y paseos marítimos (de Eguilior y de Ocharan), que sirvió como base sobre la que gravitó la reforma y la expansión urbana. Puede afirmarse sin exageración que la remodelación del puerto fue directamente responsable del

nacimiento en sus inmediaciones de nuevas piezas de tejido urbano (parque de Amestoy, ciudad jardín de Brazomar).

Por el contrario, en Castro Urdiales, también como en muchas otras ciudades portuarias, la estación de ferrocarril no funcionó como puerta de acceso y nodo de articulación de la trama urbana. La localización de la estación en el borde exterior del casco histórico parece explicar la menor influencia de la estación en la remodelación del tejido urbano tradicional, por un lado, y, por otro, el mayor impacto que tuvo el trazado de las vías férreas al tener que rodear la ciudad y atravesar el casco para enlazar con los cargaderos de mineral y con las instalaciones portuarias propiamente dichas.

Las vías férreas que accedían a la estación y los ramales que se dirigían al puerto ocasionaron impactos muy negativos para la ampliación de la superficie urbanizada durante largo tiempo. Por una parte, establecieron un límite físico a la expansión del suelo urbano edificado y, por otra, contribuyeron a la degradación de las áreas situadas a ambos lados de las vías.

El complejo de vías y ramales se convirtió pronto en un nuevo cinturón férreo que acordonaba amplias áreas del espacio urbano con más dureza, si cabe, que el antiguo cerco de la muralla que se había derribado poco antes. Y, como en otros muchos casos, fue en el área situada en las proximidades de las vías, sobre todo en el espacio comprendido entre las de ambas líneas ferroviarias, en la zona de Los Huertos, donde se situaron las instalaciones industriales y donde se edificaron los barrios obreros y las viviendas para las clases más modestas de la sociedad castreña.

No obstante, el terreno liberado al eliminar más tarde las infraestructuras ferroviarias ha constituido también aquí una extraordinaria reserva de suelo urbano aprovechado parcialmente para el trazado de los ejes fundamentales en la actualidad de conexión y articulación intraurbana en dirección noroeste-sureste. Y, pese a la destrucción injustificada de una parte valiosa de esas instalaciones, como la estación de Traslaviña, algunos de los elementos viarios que han sobrevivido a la fiebre inmobiliaria representan hoy un recurso patrimonial cuyo potencial para usos culturales, recreativos y ambientales está empezando a ser valorado.

Bibliografía

- ANSOLA FERNÁNDEZ, Alberto (1995): “Las gentes marineras. Una aproximación a los cambios socioeconómicos en las comunidades pescadoras cántabras (siglos XIX y XX)”, en A. Montesino (Ed.), *Estudios sobre la sociedad tradicional cántabra. Continuidades, cambios y procesos adaptativos*, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 181-203.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2002): “Castro Urdiales en la Edad Media: el espacio urbano”, en J.I. Fortea (Ed.), *Transiciones. Castro Urdiales y las cuatro villas de la costa de la mar en la historia*, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 41-70.

[134]

- BANÚS Y AGUIRRE, J.L. (1983-1984): “La llamada vía Pisoraca-Flavióbriga”, *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, nº 44, pp. 87-111.
- BARÓ, Juan y SERNA, Margarita (Eds.) (2001): *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*. Universidad de Cantabria, Santander.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (1983a): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Los Libros de la Frontera, Barcelona.
- <<<http://www.ub.es/geocrit/LibrosElec/Capel-Capitalismo.htm>>>.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (1983b): *Estudios sobre el sistema urbano*. Ediciones de la Universidad de Barcelona, Barcelona.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (2002): *La morfología de las ciudades. Volumen I, Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (2005): *La morfología de las ciudades. Vol. II, Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (2007): “Ferrocarril, territorio y ciudades”, *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, <<<http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm>>>.
- CASTEJÓN ARQUED, Rosa (1991): “La incidencia de las relaciones puerto-ciudad en la organización del espacio urbano”, en *XII Congreso Nacional de Geografía*, AGE, Valencia, pp. 431-435.
- CAYÓN, Francisco; MUÑOZ, Miguel y VIDAL Javier (Dir.) (2002): *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*. Ministerio de Fomento y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CEBALLOS CUERNO, Carmen (2002): “Las ferrerías de la cuenca del río Asón: nuevas aportaciones a la historia de la industria siderúrgica tradicional de Cantabria”, *Monte Buciero*, nº 8, pp. 96-126.
- CORBERA MILLÁN, Manuel (2001): *La Siderurgia Tradicional en Cantabria*. Septem Ediciones, S.L., Oviedo.
- CUETO ALONSO, Gerardo (1996) : *Los espacios mineros de Cantabria. Capital, producción e infraestructuras de la minería del hierro, 1841-1936*. Tesis doctoral, Universidad de Cantabria, Santander.
- DELGADO VIÑAS, Carmen (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO VIÑAS, Carmen (2009): “El impacto de las infraestructuras marítimo-ferroviarias en la morfología urbana de las ciudades portuarias españolas (1850-1950)”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Málaga. <<<http://www.docutren.com/archivos/palma/index.html>>>.
- DELGADO VIÑAS, Carmen (2010): “Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portua-

- rias españolas (1848-1936)”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, <<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-330.htm>>>.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo (2002): *Los Ybarra, una dinastía de empresarios (1801-2001)*. Marcial Pons, Madrid.
- DORY, Alfonso (1900): “Los embarcaderos cantilever de la costa cantábrica” *Revista de Obras Públicas*, nº 1.300, pp. 283-289.
- DUCRUET, César (2008) : “Typologie mondiale des relations ville-port”, *Cybergeo, Espace, Société, Territoire*, article 417, mis en ligne le 27 mars 2008, modifié le 14 novembre 2008. <<<http://www.cybergeo.eu/index17332.html>>>.
- ECHAVARRÍA y SARROA, Javier (1899): *Castro-Urdiales. Recuerdos históricos castreños*. Talleres Gráficos El Noticiero Bilbaíno, Bilbao. Ed. Facsímil, 2002, Ed. Maxtor, Valladolid.
- ESCUADERO GUTIÉRREZ, Antonio (1994): “La minería vizcaína y la industrialización del Señorío”, en *La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*, FEVE, Madrid, pp. 27-45.
- FERNÁNDEZ PALACIOS, Fernando y MOLINERO ARROYABE, Juan Tomás (2005): “La colonia romana de Flavióbriga y su territorium”, *Hispania Antiqua*, XXIX, pp. 79-105.
- GONZÁLEZ URRUELA, Esmeralda (2001): *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*. Ed. Ariel, Barcelona.
- HOYLE, Brian S. (1997) “Cities and Ports: Concepts and issues” *Vegueta*, nº 3, pp. 263-278.
- HOYLE, Brian S. y PINDER, D. A. (Eds.) (1992): *European port cities in transition*. Belhaven Press, London.
- HOMOBONO MARTÍNEZ, José Ignacio (1994): “La minería en la zona de Castro Urdiales (1791-1986)”, en *La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*, FEVE, Madrid, pp. 63-95.
- LANZA GARCÍA, Ramón (2002): “Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias”, en J.I. Fortea (Ed.), *Transiciones. Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 93-138.
- MADOZ, Pascual (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Santander*. Madrid. Ed. Facsímil, Ed. Ámbito (1984), Valladolid.
- MEYER, H. (1999): *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Books, Rotterdam.
- MONCLÚS, Francisco Javier y OYÓN, José Luis (1996): “Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s.XIX-finales s.XX”, *Ciudad y Territorio*, XXVIII, nº 107-108, p. 217-240.

[136]

- MONTERO GARCÍA, Manuel (Ed.) (1990): *Historia de los Montes de Hierro (1840-1960)*. Museo Minero, Bilbao.
- MONTERO GARCÍA, Manuel (2010): *Mineros, banqueros y navieros*. Ediciones Beta, Bilbao.
- OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (2001): *El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, Transporte y Comercio (1163-1850)*. Ayuntamiento de Castro Urdiales, Santander.
- OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (2003): “Costeras y técnicas en la historia de la pesca tradicional de Castro Urdiales”, *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, nº 63, pp. 259-302.
- OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (2004): *Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario*. Castro Urdiales.
- OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (2006): “Pescadores de Castro Urdiales: precedentes, mundo medieval, grandes pesquerías atlánticas y ballenas”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 5, pp. 653-676
- OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2004): “El ferrocarril de Castro-Urdiales a Traslaviña”, *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 1, pp. 5-33.
- ORTEGA VALCARCEL, José (1986): *Cantabria, 1886-1986: Formación y desarrollo de una economía moderna*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, Santander.
- ORTEGA VALCARCEL, José (1996): *Gentes de mar en Cantabria*. Banco de Santander y Universidad de Cantabria, Santander.
- PALACIO RAMOS, Rafael (2008): “Importancia estratégica de Cantabria durante la Guerra de la Independencia: vías de comunicación y plazas fuertes”, *Monte Buciero*, nº 13, pp. 221-254.
- POZUETA ECHÁVARRI, Julio (2006): “El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas”, en J.I. Fortea y J.E. Gelabert (Eds.), *La ciudad atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, pp. 45-84.
- RUIZ BEDIA, M^a Luisa (2010): *La minería en Castro Urdiales. El complejo minero de Setares-Dicido*. Ayuntamiento de Castro Urdiales, Castro Urdiales.
- SANTOS y GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- SICA, Paolo. (1981a): *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. 2 vol. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- SICA, Paolo. (1981b): *Historia del urbanismo. El siglo XX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- SIERRA ALVAREZ, José 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, nº 3, pp. 174-181.

TOBAL CONESA, Cristòfol (1997): “Nuevas perspectivas en la Geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad” *Biblio 3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, <<<http://www.ub.es/geocrit/b3w-24.htm>>>.

TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1998): *Ramón de la Sota (1857-1936). Un empresario vasco*. Ed. Lid, Madrid.