

RELACIONES E IMPLICACIONES EN EL MODELO CIUDAD/PUERTO DE SANTANDER *

Julio Pozueta Echavarri (**)

La ciudad de Santander se funda y desarrolla en estrecha relación con el puerto. El puerto es, durante varios siglos, no sólo el polo principal de la vida económica y social de la ciudad, sino que influye también y decisivamente en la conformación de su estructura urbana, en la definición de sus líneas de crecimiento, en su propia morfología y diseño.

Hasta principios del siglo XX, ciudad y puerto se desarrollan de forma simbiótica. Sin embargo, en el presente siglo y como consecuencias de decisiones anteriores, se produce una disociación entre ambos que potenciará progresivamente una diferenciación o segregación funcional y social del área urbana.

1. CONSIDERACIONES METODOLOGICAS

Afrontar el análisis de las relaciones entre un elemento urbano, en este caso una infraestructura de transporte de influencia regional, y la ciudad donde se ubica, presenta, en mi opinión, dos series de dificultades metodológicas.

Por una parte, la dificultad de aislar, de especificar, las relaciones bilaterales entre puerto y ciudad. Es decir, la dificultad de cómo distinguir, dentro de la dinámica urbana, aquellas características, aquellas formas o tendencias, cuyo desarrollo, cuyas particularidades, se deben fundamentalmente a la influencia de uno de los elementos de la ciudad, el puerto.

Cualquiera puede comprender que ello debe resultar necesariamente difícil, si tenemos en cuenta la complejidad en que se mueven los procesos urbanos, es decir, la variedad de influencias a que está sometida la ciudad y, en consecuencia, la práctica imposibilidad de encontrar relaciones bilaterales puras, exentas de la incidencia de otros elementos, o incluso la dificultad de estimar el peso o la participación de una determinada tensión en el resultado de un proceso urbano.

Nos movemos, por tanto, en un terreno donde la demostración, la prueba, es a menudo parcial y casi nunca definitiva, y donde, por consiguiente, estamos sujetos a un cierto grado de incertidumbre, si no de subjetividad.

Por otra parte, y ésta sería la otra serie de dificultades metodológica a que hacíamos referencia, debe tenerse en cuenta que el análisis de las relaciones entre el puerto y la ciudad, puede abordarse desde muchas perspectivas y que, quizá, sólo con la agregación de todas ellas puede obte-

(*) Este texto corresponde a una conferencia del mismo título pronunciada en la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, de Santander, en el marco del seminario sobre «Configuración de la estructura económica y social de Cantabria: el papel del puerto de Santander», en junio de 1984.

(**) Ingeniero de Caminos. Profesor titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.

nerse una imagen global de estas relaciones. Podríamos, en efecto, analizar estas relaciones desde perspectivas económicas, sociales, políticas, simbólicas, etc. Estas diversas perspectivas de análisis corresponden, en general, a distintos campos del saber o a distintas especializaciones, cuyas técnicas e, incluso, lenguajes específicos, dificultan notablemente su integración.

En este contexto, nuestra aproximación se acotaría por su carácter urbanístico, es decir, porque vamos a intentar precisar las relaciones entre la ciudad y el puerto de Santander a partir de las transformaciones que se producen en la forma y uso del espacio, en la definición física de la ciudad y del puerto y en el uso que se hace de ambos espacios.

Intentaremos discernir, por tanto, las huellas que ha dejado el puerto en la forma física y en el uso de la ciudad de Santander y, a la inversa, los cambios físicos y de uso a que se ha visto sometido este último, derivados de cuestiones urbanas ajenas, en gran parte, a la propia dinámica portuaria.

Esta aproximación no descarta, sin embargo, las consideraciones económicas, sociales, etc., sino que trata de integrarlas a partir de las consecuencias que dichas influencias tienen a nivel espacial.

Dentro de esta perspectiva, resulta imprescindible una aproximación histórica, ya que nuestro objetivo se centra en discernir la influencia del puerto en las transformaciones urbanísticas de la ciudad, y a la inversa, y estas transformaciones son, en general, lentas, se desarrollan a través de largos períodos de tiempo y resultan, por tanto, difícilmente abordables y comprensibles sin una perspectiva histórica amplia.

Finalmente, conviene apuntar que este trabajo se ha realizado atendiendo fundamentalmente a una documentación planimétrica, lo que limita notablemente su alcance y precisaría una profundización en otras fuentes documentales que arrojarían luz sobre los móviles sociales o de otro tipo de muchas de las transformaciones espaciales aquí reseñadas.

2. LA VILLA MEDIEVAL Y SUS TRANSFORMACIONES EN LOS SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

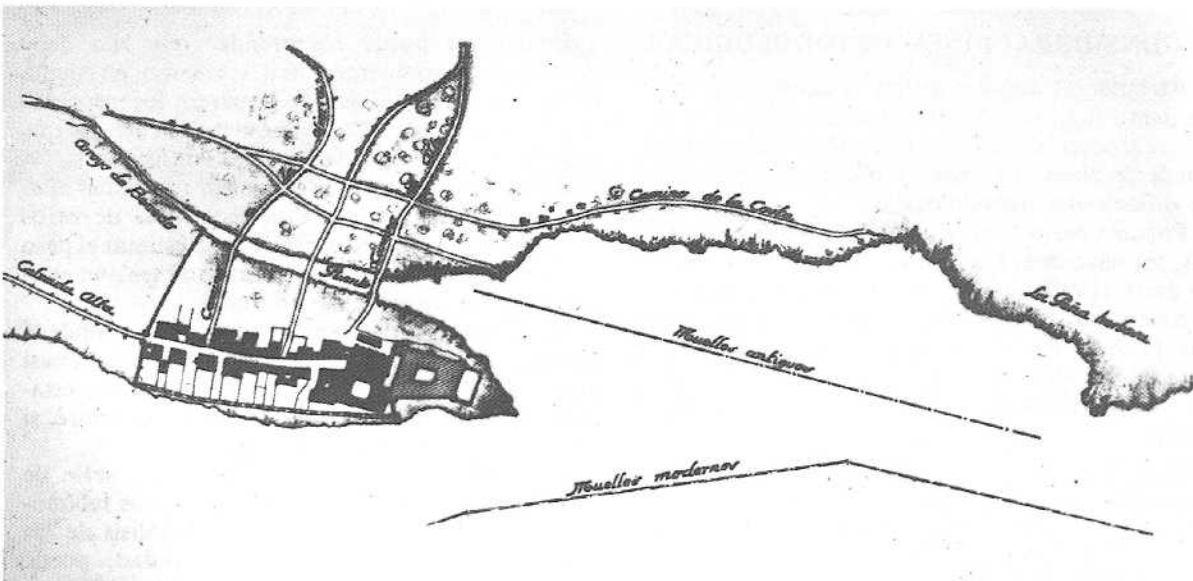
Si nos remontamos a la configuración medieval de la villa de Santander, analizando los grabados y reconstrucciones de planos de aquella época, y sus transformaciones hasta el siglo XIX, podemos detectar ya algunas de las características que se mantendrán posteriormente en las relaciones entre la ciudad y el puerto.

En primera lugar, resalta la estratégica situación de la villa, en la que se conjugan factores defensivos (emplazada en un alto que domina la bahía) y factores productivos (situada en torno a un brazo del mar y a una pequeña ensenada que permite el abrigo de las embarcaciones en el interior de una bahía, ya de por sí abrigada).

La villa medieval, alineada a lo largo de un camino (plano n.º 1), parece, por su forma y disposición, entre la bahía y el brazo de mar, un muelle, un adelantado en el mar que abriga al puerto natural. La ciudad, asentada, es cierto, sobre un promontorio natural y sin apenas modificarlo, funciona ella misma como un muelle, como lugar de varadero de las embarcaciones y emplazamiento del artesanado ligado a las labores pesqueras.

Sin embargo, la villa es todavía una entidad cerrada al mar, aunque rodeada por él.

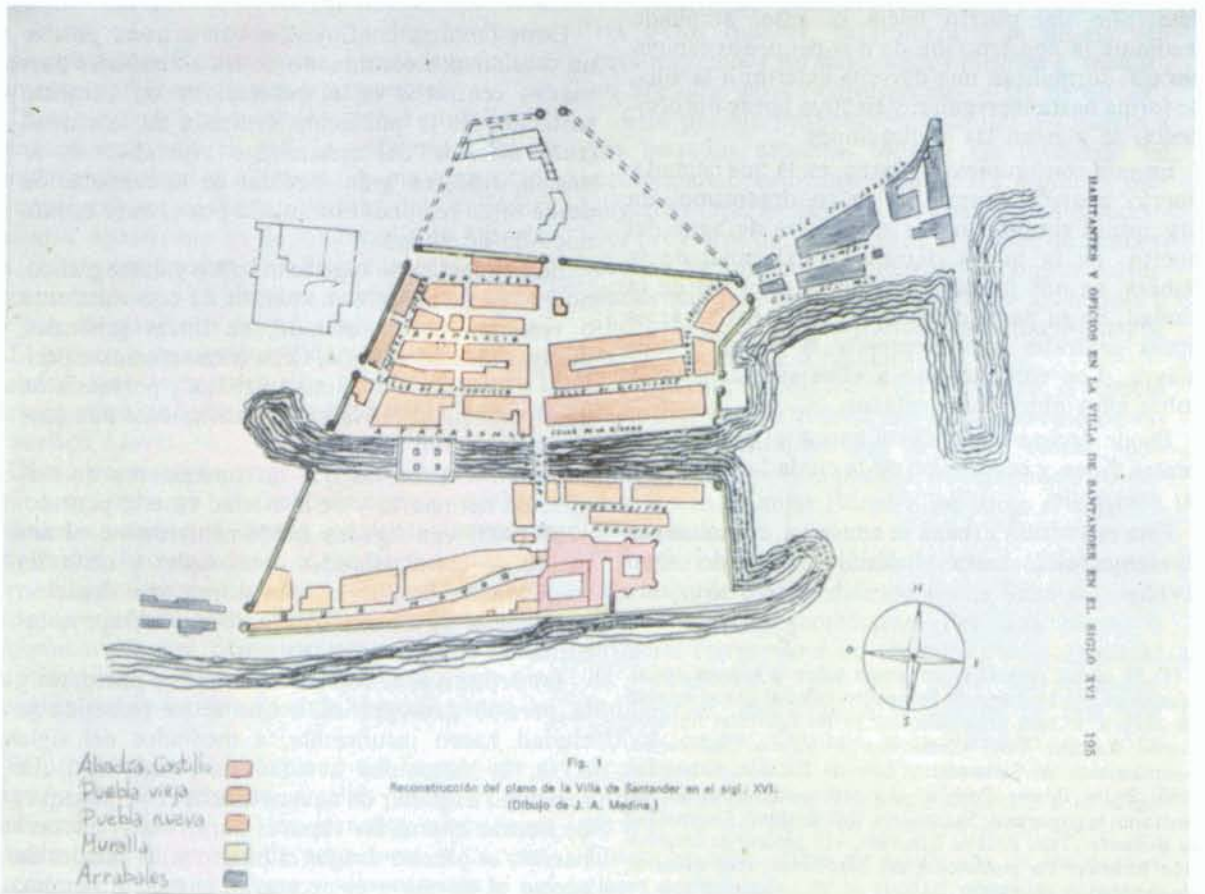
En los grabados del siglo XVI y en los planos que reconstruyen la planta de la ciudad de Santander en aquellas fechas, puede verse, sin embargo, una cierta modificación de su estructura. En efecto, si observamos estos grabados y planos (núms. 2 y 3), vemos que la ciudad medieval, la llamada Puebla Alta, se ha doblado con el desarrollo de otra puebla, que se conocerá como Puebla Nueva o Puebla Baja, casi simétrica de la anterior, teniendo como eje divisorio y de simetría, precisamente, ese brazo de mar que constituía el puerto natural y tradicional de la villa.



Plano n.º 1:
Santander
medieval.



Plano n.º 2:
Santander
en un grabado
de Braun,
de 1575.



Plano n.º 3:
Reconstrucción
del plano
de Santander
en el siglo XVI.

Esta Puebla Nueva, que será lugar de asentamiento para los nuevos grupos sociales de posaderos y comerciantes ligados al desarrollo comercial del puerto, población claramente diferenciada de la que habita la Puebla Alta, que concentra a marineros y pescadores, esta Puebla Nueva, refleja mucho más en su estructura, en la morfología de sus calles y en sus edificaciones, su dependencia respecto al puerto.

En efecto, frente a la estructura del núcleo medieval, cuya disposición lineal, aún paralela al brazo de mar (canal de la Ribera), parece responder a los condicionantes naturales o topográficos y de acceso, encontramos una Puebla Nueva que se organiza (ver plano n.º 3) teniendo como directrices la línea del canal y sus perpendiculares, que dan lugar a un trazado regular de calles paralelas y perpendiculares al canal. La nueva forma urbana se desarrolla, por tanto, tomando precisamente como directrices formales las que derivan de la forma del puerto, en este caso las del puerto natural.

Por otra parte, el desdoblamiento de la ciudad, en nueva y vieja Puebla, confiere al canal de la Ribera, al puerto de la villa, la posición y el carácter de eje central de la ciudad, aglutinador del conjunto de la misma y centro de su actividad, en cuyos bordes se concentran las actividades artesanales y comerciales, y al mismo tiempo línea divisoria de dos comunidades sociales diferentes y, a menudo, enfrentadas (1).

Al exterior del recinto amurallado que envuelve a ambas Puebas, comienza a desarrollarse en el siglo XVI un arrabal en el que habitarían pescadores según el relato de Braun, y que sigue el desarrollo del puerto hacia el Este, ampliado mediante la construcción de dos pequeños espigones que formalizan una dársena exterior a la villa, de forma bastante regular, y en cuyo borde noroccidental se alinean las edificaciones.

En esta configuración urbana, en la que ciudad y puerto aparecen como un único organismo, un organismo simbiótico, las superficies de agua del puerto, de la nueva dársena y del canal de la Ribera, se nos muestran como el negativo de la ciudad, de su parte construida, como los espacios libres centrales equivalentes a la plaza y calle mayor. Los edificios dan a ellos sus fachadas y sobre ellos abren sus ventanas.

Puede decirse que, en esta época, el puerto es el centro físico y económico de la ciudad y la guía de su desarrollo.

Esta estructura urbana se conserva, en sus rasgos fundamentales, hasta el último tercio del siglo XVIII.

3. LOS ENSANCHES DEL XVIII Y XIX

En el último tercio del siglo XVIII se dan en Santander una serie de circunstancias que tendrán como efecto una modificación sustancial de su estructura urbana y que aportan nuevos datos sobre las estrechas relaciones de dependencia entre el desarrollo urbano y el portuario, entre la forma del puerto y la forma urbana.

Estas circunstancias pueden resumirse en tres direcciones principales:

- Por una parte, la mejora de las comunicaciones con la meseta castellana a partir de la apertura entre 1748 y 1753 del camino de Reinosa que permite el desarrollo del comercio portuario de la ciudad; primero, a partir de la recuperación de la exportación de lanas y, posteriormente, por la creciente salida de harinas castellanas hacia las colonias americanas y la llegada de productos coloniales.
- Por otra parte, la liberalización del comercio con las colonias americanas en 1778, hasta entonces monopolizado por Cádiz, y del que quedan excluidos los puertos vascos, fuertes competidores de Santander en el comercio con Castilla.
- Finalmente, por la progresiva autonomía administrativa de la ciudad, que supone la creación del obispado en 1754 y la del Consulado de Mar y Tierra en 1785, que le van a permitir dotarse del aparato institucional necesario para la potenciación de sus actividades comerciales.

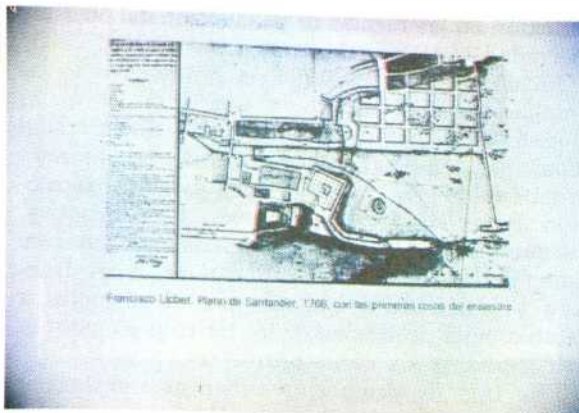
Estos factores confluyentes van a hacer posible un crecimiento continuado de las actividades portuarias centradas en el comercio y un aumento sostenido de la población centrada en la ciudad fruto no sólo del crecimiento vegetativo de la misma, sino, en gran medida, de la inmigración desde otras regiones estimulada por el auge económico de la ciudad.

Esta situación de auge económico y demográfico, no exenta de algunos momentos de estancamiento o recesión, pero sostenida, en líneas generales, durante más de un siglo, tiene como efectos específicos a nivel de la estructura urbana y portuaria un desarrollo cuantitativa y cualitativamente diferente de la evolución anterior.

Conviene subrayar que las operaciones de ampliación del puerto y de la ciudad en este período, 1765-1900, van ligadas fundamentalmente al aumento de las actividades comerciales y no a las tradicionales pesqueras, que sufren una situación continuada de estancamiento, lo que influye notablemente en sus características.

En definitiva, el aumento del tráfico portuario y la presión demográfica a que se ve sometida la ciudad hacen insuficiente, a mediados del siglo XVIII, la estructura heredada del siglo XVI. Es necesario disponer de nuevos muelles de embarque, de nuevas ensenadas capaces para más y mayores barcos, es preciso dragar el puerto y los canales de acceso al mismo y es necesario, al mismo tiempo,

(1) El marco general de referencia sobre la historia social, económica y urbanística de Santander, sobre el que se apoyan los análisis, se basa principalmente en los siguientes trabajos: Tomás Martínez Vara, «Santander, de Villa a Ciudad», ed. Ayuntamiento de Santander y Librería Estudio, Santander, 1983; Pedro Gómez Portilla, «La ordenación industrial del territorio: la comarca de Santander», tesis doctoral, Universidad de Santander; Julio Pozueta Echavarrí, «El proceso de urbanización turística: La producción del Sardinero», tesis doctoral, Universidad de Santander.



Plano n.º 4:
Proyecto
Llobet, 1766.

ampliar la superficie urbana para dar cabida a las nuevas actividades comerciales, de almacenaje, artesanales o industriales, así como a la nueva población ligada a las mismas.

El inicio de estas ampliaciones del puerto y la ciudad se ve impulsado en 1763 por un hecho probablemente casual, pero con implicaciones sociales importantes, el incendio y la destrucción de las edificaciones de la calle del mar, primera línea del arrabal de los pescadores, y el desmoronamiento de la muralla.

Este incendio tiene, en nuestra opinión, dos consecuencias inmediatas. Por una parte, permite y obliga a la reconstrucción de esta calle y a la mejora del muelle a ella asociado a la misma, facilitando su prolongación hacia el este. Por otra parte, permite la superación del obstáculo social que suponía la existencia del arrabal de los pescadores que actuaba como una barrera frente a las tendencias expansivas de la Puebla Nueva, habitada mayoritariamente por comerciantes y armadores.

Derribadas por el incendio ambas murallas, el Ayuntamiento, en el que la influencia de los comerciantes ligados al puerto había aumentado progresivamente desde la apertura del camino de Reinosa, en detrimento de la Cofradía de Mareantes, el otro gran poder laico de la ciudad, solicita la construcción de una dársena nueva y la limpia y mejora del conjunto del puerto.

El proyecto de esta nueva dársena, que no es, en realidad, sino la prolongación hacia el Este de la dársena chica, es redactado en 1765 por el ingeniero Francisco Llobet.

Dicho proyecto de ampliación del puerto no se limita, sin embargo, al diseño de nuevos muelles y ensenadas, sino que diseña conjuntamente una ampliación hacia el Este de la ciudad, una vez derribada definitivamente la cerca que lo impedía, en lo que será el primer Ensanche de Santander, denominación que posteriormente adoptarán las ampliaciones de las ciudades españolas y que será recogida por la legislación en la segunda mitad del XIX.

El proyecto de Llobet (plano n.º 4) propone el traslado de la línea de muelles hacia el Sur, mediante el relleno de los terrenos marismosos situados ante el arrabal de pescadores, y la construcción de un muelle recto y alineado con el del

canal de la Ribera. Sobre los terrenos ganados al mar, mediante el relleno de una gran parte de la antigua dársena chica situada delante del arrabal, se emplazará el Ensanche de la ciudad constituido por manzanas rectangulares e idénticas, alineadas según las directrices que marca la ampliación del puerto. El conjunto acaba en un nuevo muelle, construido casi perpendicularmente al muelle nuevo, sobre el que se alinean los edificios, y prolongado en una calle que señala, a su vez, el límite urbano.

En este primer proyecto de Llobet, cuyas directrices marcarán por más de un siglo las líneas del crecimiento urbano y portuario, quedan patentes las estrechas relaciones formales entre el trazado de ambos.

En efecto, en este proyecto la ciudad no sólo parece seguir formalmente el desarrollo del puerto, sino que incluso resulta difícil diferenciar lo que corresponde a la incidencia del puerto sobre la ciudad o de la ciudad sobre el puerto.

No obstante, tanto por su origen, una Real Orden para la construcción de una dársena y la limpia del puerto, como por su promoción, es el Ayuntamiento directamente el que realizará las obras, parece que es el puerto quien dirige el crecimiento urbano, aunque la simbiosis formal sea total. Incluso, la forma de la ciudad, los trazados de sus calles, su anchura, etc., aunque reguladas por unas ordenanzas redactadas por Sabatini y enmarcadas, por tanto, en la cultura urbanística española, que había producido ya ejemplos de barrios marítimos de gran regularidad, como el de la Barceloneta, parece fuertemente condicionada por la forma del puerto (las calles son paralelas o perpendiculares a los muelles, la primera y la última son prolongaciones formales de los mismos e, incluso, su anchura parece corresponder a las de éstos).

Esta posible trasposición modular del puerto a los trazados urbanos, todavía sin investigar en profundidad, constituye una de las hipótesis más sugestivas que se extraen del análisis de los sucesivos proyectos de Ensanche de la ciudad de Santander, en los que no sería extraño encontrar correspondencias entre mangas y esloras de los buques o anchuras de elementos portuarios y dimensiones de calles, manzanas o edificios.

De hecho, en casi todos los proyectos, el espacio vacío del puerto resulta ser prácticamente de las mismas dimensiones que la nueva ciudad, con límites similares y, es posible, que con una distribución interna similar. Viene a ser como el negativo de la ciudad.

A otro nivel, la ampliación del puerto, conjugada con las ordenanzas edificatorias de Sabatini, tiene efectos sociales inmediatos. Por una parte, la primera, relegando a un segundo plano al arrabal de pescadores y, por otra parte, las segundas, impidiendo, mediante la obligación de una sola edificación por manzana, la localización en la zona de la población de bajos recursos. Mecanismos, ambos, que tendrán como consecuencia a lo largo de más de un siglo, la caracterización social del Ensanche como zona de residencia de las nuevas clases acomodadas de la ciudad, surgidas en torno

al comercio del puerto, y que localizarán allí sus viviendas, oficinas o almacenes.

El auge continuado de la ciudad de Santander al amparo del comercio portuario impulsa a la redacción de nuevos proyectos de ampliación del puerto, que se sucederán cada pocos años, y que tendrán en común con el de Llovet, tanto la proyectación conjunta del puerto y de nuevos ensanches como sus directrices formales, que reproducen el modo reticular de ampliación hacia el Este.

Así, entre 1770 y 1788, en que las obras del puerto están paralizadas, se redactan los proyectos de Escofet, Tofiño o Agustín de Colosia, que, si bien no se llevarán a la práctica, marcarán las directrices de las obras que se ejecutaran posteriormente. Son éstos (plano n.º 5), proyectos de tono mucho más urbanístico, donde se supera la simplicidad de la trama de Llovet para intentar una estructura urbana más compleja y, en cierta medida, coherente en sí misma. Aunque en ellos se conservan influencias decisivas de la forma portuaria, directrices de la retícula, correspondencia muelles-calles, anchuras, etc., el modelo urbano se hace más rico y complejo, apareciendo, por primera vez, las plazas como elemento diferenciado en la trama, diversificándose el tamaño de las manzanas, etc., lo que supone una cierta autonomía de la forma urbana respecto a la portuaria.

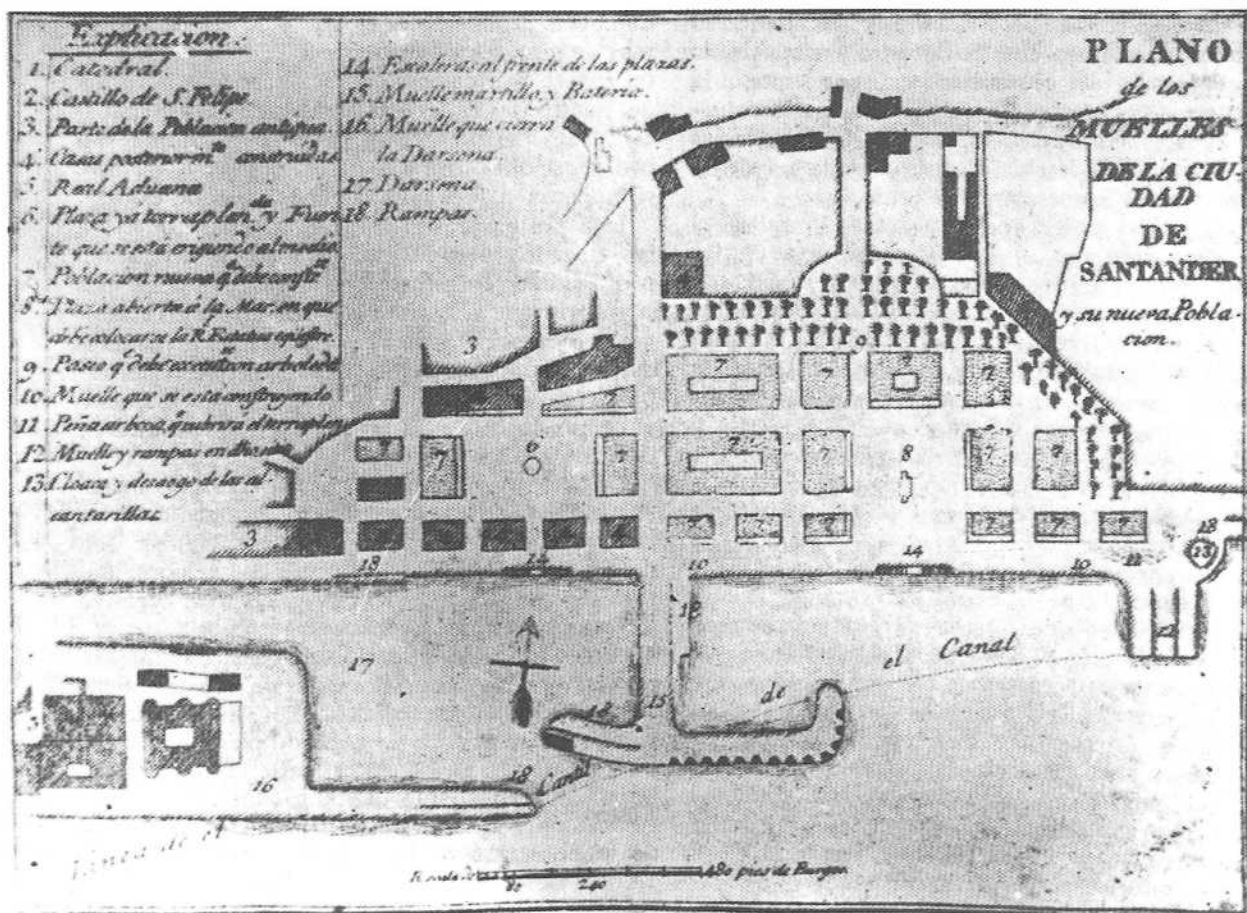
También en estas fechas, asistimos a una cierta

inflexión en las formas de producción del puerto y la ciudad y de las relaciones entre ambas.

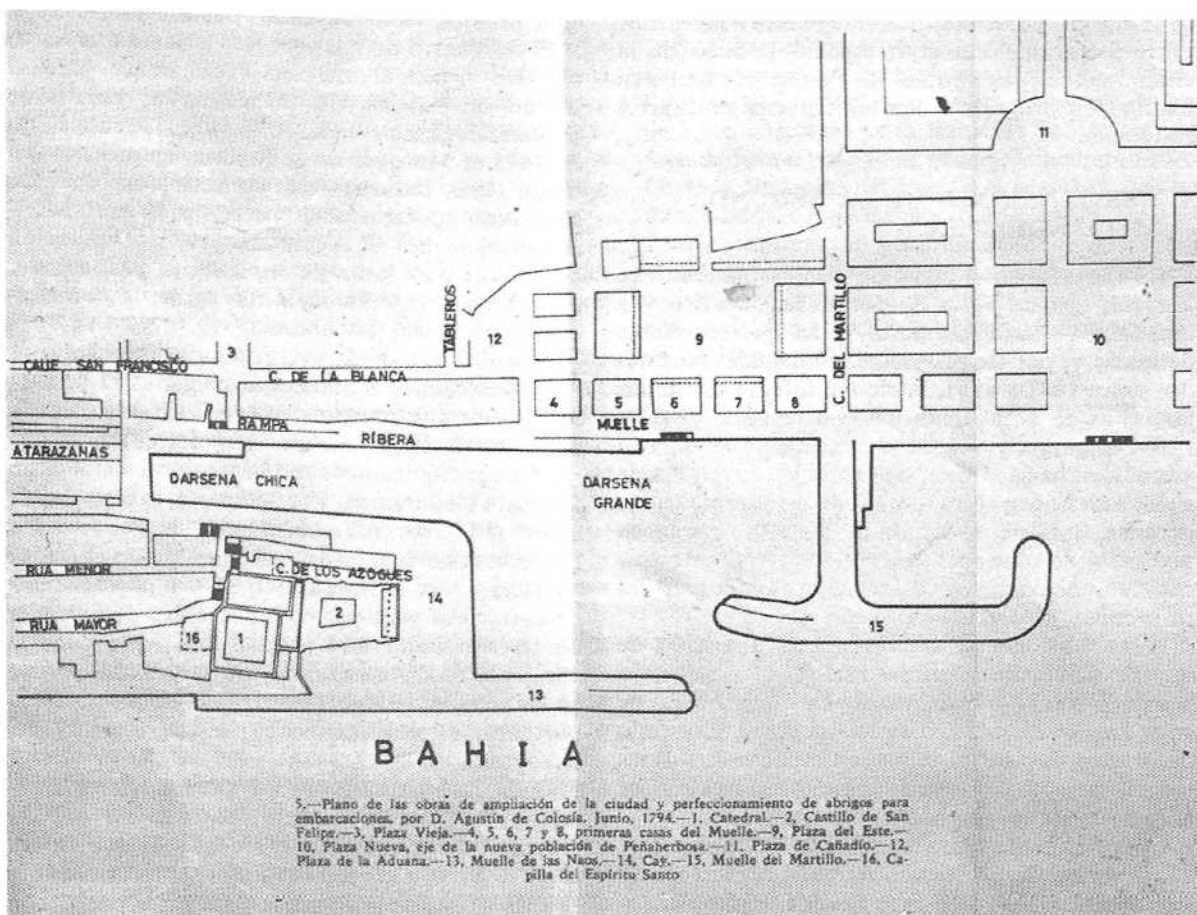
En efecto, si hasta 1794, la promoción de las ampliaciones del puerto, y con ellas las de la ciudad, correspondía a iniciativas y financiación municipal, en ese año se produce la primera propuesta de la iniciativa privada para la construcción de las citadas ampliaciones. Esta iniciativa, promovida por Francisco Bustamante, comerciante santanderino, consiste en esquema en la construcción y cesión de los muelles por el promotor a cambio de la titularidad de los terrenos ganados al mar mediante las obras portuarias.

Este tipo de promoción urbanístico-portuaria, donde se invierten los términos de las anteriores en el sentido de ser la iniciativa urbanística la que impulsa y financia las ampliaciones portuarias, se aplicará, finalmente, en 1820, bajo la promoción de otro comerciante, Guillermo Calderón, 25 años después de la propuesta Bustamante, que no fue aceptada.

La propuesta de Calderón, cuyas obras se realizaron entre 1822 y 1825, no es formalmente muy diferente de la de Colosia (plano n.º 6), tiene, sobre todo, de novedoso el carácter privado de la operación, es decir, el hecho de que ya no es el Ayuntamiento quien impulsa y desarrolla proyectos y obras, sino que es un particular el que lo propone al Ayuntamiento, evidentemente con un



Plano n.º 5:
Proyecto
Tofiño, 1788.



5.—Plano de las obras de ampliación de la ciudad y perfeccionamiento de abrigos para embarcaciones por D. Agustín de Colosia, Junio, 1794.—1. Catedral.—2. Castillo de San Felipe.—3. Plaza Vieja.—4, 5, 6, 7 y 8, primeras casas del Muelle.—9. Plaza del Este.—10. Plaza Nueva, eje de la nueva población de Peñaherrosa.—11. Plaza de Cañadío.—12. Plaza de la Aduana.—13. Muelle de las Naos.—14. Cay.—15. Muelle del Martillo.—16. Capilla del Espíritu Santo.

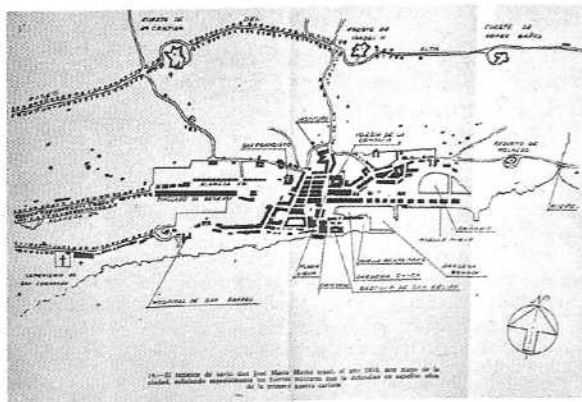
Plano n.º 6:
Proyecto
Colosia, 1794.

objetivo de lucro, y basándose en las rentas que producirán la venta de solares urbanos.

Ello parece significar, en el contexto de las relaciones que analizamos, una progresiva autonomía de la producción de la ciudad respecto a la del puerto e, incluso, un primer sometimiento del puerto a la dinámica e intereses derivados de la construcción de la ciudad.

En cualquier caso, se mantiene la convergencia formal entre el plano de la ciudad y el desarrollo portuario, cuya línea principal de muelles, la prolongación del muelle Nuevo, sigue configurando el eje fundamental, funcional y representativo de la ciudad.

En síntesis, la situación o el modelo de desarrollo



14.—El Muelle de San Felipe que José María Mathé trazó el año 1838, ante el que se ve la ciudad, señalando respectivamente los puntos que en la actualidad son ocupados por la plaza de la Aduana y el Muelle de las Naos.

Plano n.º 7:
Plano de
José María
Mathé, 1838.

urbano-portuario de Santander, en 1838, una vez consolidadas las obras de ampliación del puerto y de ensanche de la ciudad, lo obtendríamos analizando el plano de José María Mathé (plano n.º 7), en el que se aprecia claramente cómo, hacia el Este, la ciudad no sigue en su expansión la dirección de los antiguos arrabales, sino que se ajusta a la nueva línea de muelles impuesta por la necesidad de buscar mayores calados, dejando incluso sin edificar entre esta nueva y regular línea de edificaciones y la vieja traza del arrabal de pescadores.

Al mismo tiempo, la ciudad se ha extendido también hacia el Oeste, de una forma tal vez menos regular y compacta, por una línea diferente de la tradicional del camino de entrada a la ciudad y que se articula precisamente en torno al canal de la Ribera, ahora rellenado y convertido en calle, que no es sino la prolongación hacia el Oeste de la línea de los muelles.

Puede, por tanto, concluirse con cierta objetividad, que, durante este período, la forma urbana ha ido adaptándose estrechamente al desarrollo de las ampliaciones del puerto e, incluso, los espacios de éste que van quedando marginados por su expansión hacia el Este, se constituyen en los principales ejes y espacios urbanos libres de la ciudad.

Esta última característica, que se inicia con el relleno del canal de la Ribera, y su conversión en la calle más importante de Santander hasta nuestros días, a la que conectará el camino de Reinosa, se

verá confirmada en los años 1847-50 por el relleno de la antigua dársena Chica, que pasará a constituir parte integrante del gran espacio público de la ciudad actual, los jardines de Pereda, mediante su ampliación progresiva con los espacios portuarios residuales.

4. LAS TENSIONES DE LA SEGUNDA MITAD DEL XIX

En 1861, según el plano de Coello (plano n.º 8), la forma urbana de los Ensanches hacia el Este y la ampliación hacia el Oeste están perfectamente definidas y, por los proyectos municipales redactados entre 1847 y 1851, la ciudad intenta continuar las obras de ampliación del puerto hacia el Este.

Sin embargo, y aunque el crecimiento del puerto y la ciudad hacia el Este, siguiendo las directrices de siglos anteriores, continuaría todavía durante varias décadas, durante la década de los 50 se producen una serie de tensiones entre ciudad y puerto que culminarán con una disociación de sus líneas respectivas de crecimiento.

Estas tensiones se inician por la aparición de nuevas actividades e infraestructuras que se localizan en la ciudad o próximas a ella y que, a pesar de estar ligadas directa o indirectamente al desarrollo del tráfico portuario, requieren espacios y formas específicas, que llegaron a ser competidores con las exigencias de la ampliación del puerto.

Concretamente, la creación de balnearios, la construcción de la estación terminal del ferrocarril Alar-Santander y, en menor medida, las instalacio-

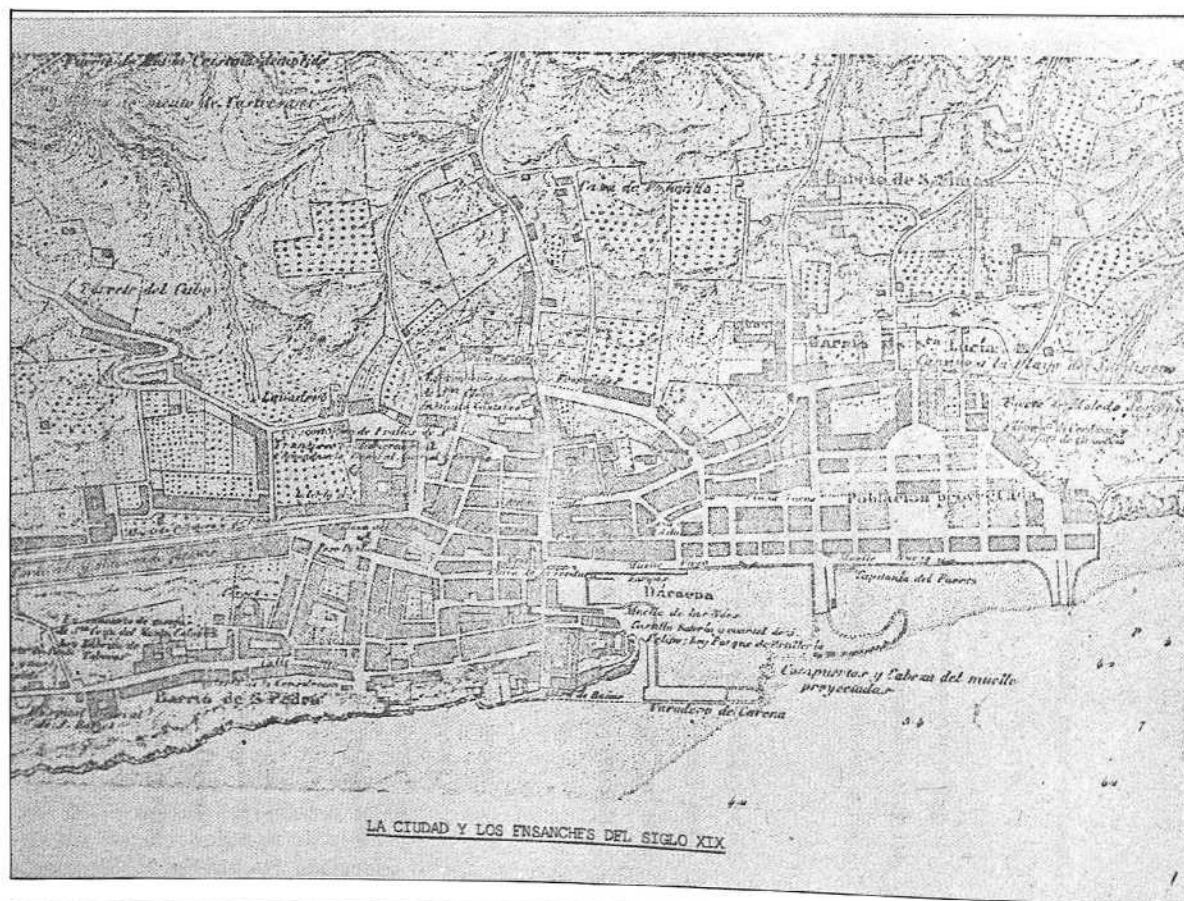
nes industriales, diversificaron los polos de atracción urbana, contribuyendo a esta disociación.

El ferrocarril de Alar del Rey a Santander, cuyo objetivo principal era servir de enlace para el tráfico de harinas de la meseta al puerto de Santander, desde el canal de Castilla, fue concedido en 1845 al Marqués de la Remisa, empresario del canal. Pero, caducada esta concesión en 1849, fue concedido nuevamente a una comisión santanderina formada por el Ayuntamiento, la Diputación Provincial y la Junta de Agricultura y Comercio, que obtendrían, tres años más tarde, la autorización para iniciar las obras.

Esta iniciativa, promovida fundamentalmente por los comerciantes santanderinos ligados al puerto, hizo preciso un cierto debate en la ciudad sobre la localización de la estación terminal de la línea.

Dos condicionantes fundamentales se manejaron ante esta localización. Por una parte, la facilidad de acceso del ferrocarril a la ciudad, que se concretaba fundamentalmente en la definición de un corredor adecuado para el trazado ferroviario hasta la línea de costa. Por otra parte, la necesidad de disponer de terreno llano en cantidad suficiente para la construcción de la estación y de su zona de servicio en las proximidades del puerto, ya que era el tráfico portuario el que justificaba la construcción del ferrocarril.

Dada la topografía de los alrededores de Santander en aquella época, el acceso no parecía factible por el Oeste de la ciudad, ya que en esa zona el terreno presentaba un promontorio, sobre el que se localizó el primer núcleo urbano, con



Plano n.º 8:
Plano de
Coello, 1861.

acantilados sobre la bahía y no se disponía tampoco de terreno llano.

En estas condiciones, y de no optar por una operación de cirugía urbana, una de las alternativas más adecuadas topográficamente y de menor coste era la utilización del corredor que discurre paralelamente a la ciudad por el Norte y que va a desembocar en la ensenada del Sardinero, donde se disponía de amplias superficies de suelo llano.

El problema fundamental de esta localización lo constituía el hecho de que la salida al mar del ferrocarril se produciría a una distancia de más de un kilómetro del puerto existente.

No obstante, tanto por las directrices históricas de su crecimiento como por la búsqueda de mayor seguridad y calados para el puerto, la ensenada del Sardinero había sido considerada desde antiguo como el antepuerto natural o gran puerto de Santander, y sobre ella se habían proyectado muelles y hasta poblados completos de pescadores (2). Y en esa línea, la llegada del ferrocarril y la necesidad de ubicar la estación fue ocasión para plantear la futura línea de expansión del puerto o, incluso su cambio de ubicación, teniendo en cuenta que las posibilidades de ampliación mediante rellenos hacia el Este comenzaban a agotarse, y la llegada del ferrocarril podía suponer un incremento notable de las actividades portuarias. De ahí, la búsqueda de nuevos espacios; de ahí, la mirada hacia el Sardinero, lugar hacia donde se dirigía el crecimiento urbano y portuario desde el siglo XVI.

Sin embargo, la posibilidad de establecer en el Sardinero el puerto y la estación del ferrocarril de Alar es, definitivamente, desechada a mediados de los 50, además de por las dificultades y costos inherentes a la misma, por la coincidencia en el tiempo de otras iniciativas tendentes a convertir el Sardinero en una zona balnearia, al estilo de las existentes en Guipúzcoa o en el extranjero.

Estas iniciativas balnearias, que se inician en los años 1845-46, mediante la construcción de un primer camino al Sardinero (el camino de Miranda), se irán consolidando al finalizar la década con la constitución, por un grupo de comerciantes, de una sociedad de carruajes que explota la línea Santander-Sardinero y por la concesión de terrenos de propiedad pública a influentes hombres de negocios santanderinos para la construcción de los primeros hoteles y fondas.

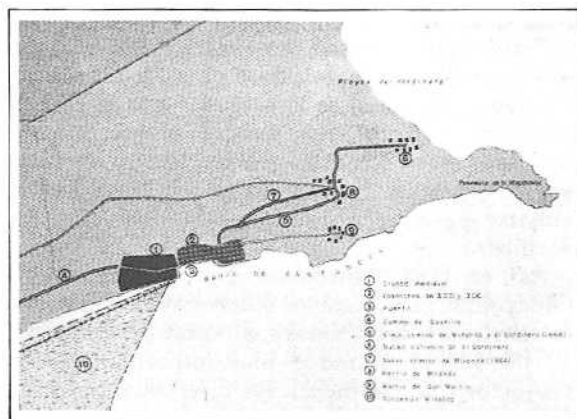
A estas iniciativas en el Sardinero, que irán caracterizándolo como un espacio balneario difícilmente compatible con usos portuarios o ferroviarios que implicarían la ocupación de amplias superficies de terreno por almacenes y otras instalaciones, viene a sumarse otra iniciativa que será

(2) La pretensión de convertir la ensenada del Sardinero en el gran puerto de Santander se rastrea en los archivos desde 1770, fecha en que se redacta un «Plan General sobre el medio, que considera indispensable para facilitar al Puerto y la marinería de Santander», copia del cual se conserva en la biblioteca Menéndez y Pelayo, que propone el traslado de la actividad portuaria a esta zona de la bahía y la construcción de un nuevo poblado de pescadores. Dicha pretensión sigue apareciendo asiduamente en las discusiones municipales y en la prensa local durante todo el siglo XIX.

decisiva para el desarrollo posterior del puerto y de la ciudad, la llamada concesión Wissocq.

Esta concesión, cuya historia y vicisitudes alargarían innecesariamente este análisis, consistía, fundamentalmente, en permitir el relleno de cerca de 2.000 hectáreas de la Bahía de Santander en un área de forma triangular situada inmediatamente al Oeste y Suroeste del puerto existente y prácticamente adosada al mismo (plano n.º 9).

Ello suponía la posibilidad de obtención de grandes superficies de suelo llano a bajo costo en la proximidad inmediata del puerto, que permitiría el acceso del ferrocarril y la ubicación de la estación y de sus áreas de servicio.

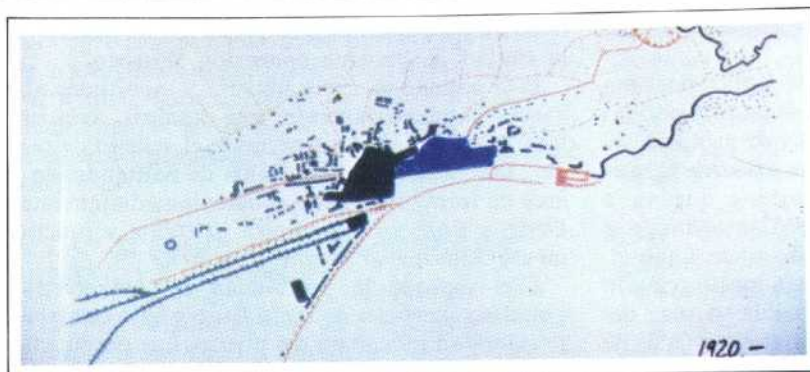


Plano n.º 9: Esquema de la ciudad hacia 1860.

Con ella cambia radicalmente el horizonte de desarrollo del puerto de Santander, que comenzará a ampliarse hacia el Oeste, en dirección opuesta a la tradicional, con la construcción de los primeros muelles de la concesión Wissocq y contará en adelante con una amplia reserva de terrenos para su expansión.

La resolución, mediante la concesión Wissocq, del conflicto sobre la ampliación del puerto y la localización de la estación del ferrocarril marcarán el desarrollo de la estructura urbana de Santander hasta la actualidad, acentuado por el crecimiento del balneario del Sardinero, en el sentido de ir marcando dos tendencias contrapuestas, desde el punto de vista social y funcional, en el interior de la ciudad. Por una parte, el desarrollo residencial de cierto nivel social, que continuará extendiéndose, como continuación de los Ensanches, en dirección Este o Nordeste, teniendo como punto de fuga significativo y prestigiado el balneario del Sardinero. Por otra, el progresivo retroceso hacia el Oeste y Suroeste, hacia el fondo de la Bahía, de las actividades portuarias e industriales, debido tanto a motivos estrictamente funcionales de disponibilidad de espacio como a la creciente incompatibilidad de estos usos con los residenciales.

Este nuevo proceso, que significa el disociamiento de las líneas de crecimiento tradicionalmente paralelas del puerto y la ciudad, y que se concreta sobre todo en el retroceso del puerto hacia áreas menos centrales, aunque apunte ya desde mediados del siglo XIX, no se desarrollará plenamente y caracterizará la estructura urbana de Santander



Plano n.º 10:
Esquema
de Santander
hacia 1920.

hasta el presente siglo, en que irá acentuándose progresivamente.

Prácticamente, desde 1850 hasta 1900, continúan proyectándose y ejecutándose obras de ampliación del puerto, y con el de la ciudad, hacia el Este. Se trata de proyectos que, aunque progresivamente limitados en su alcance, incluyen fuertes operaciones de construcción de muelles que llegan a aproximarse al comienzo de la zona balnearia del Sardinero.

Así, en 1868, y mediante el proyecto de Mateo Obregón, se continúan los muelles hasta Molnedo y se construyen las últimas manzanas del Ensanche. Y, tal vez el último y más importante de los proyectos que mantienen las directrices históricas del crecimiento, el Plan Lequerica de 1882, cuyas obras se alargan hasta 1905, y cuyas propuestas más significativas desde nuestra óptica son el relleno de la dársena de la Ribera, que permite una mejor conexión por tierra con los nuevos muelles de Wissocq y que incorpora nuevos espacios libres a la ciudad, y la construcción de la nueva dársena de Puerto Chico con prolongación de los muelles hasta San Martín, zona donde habían surgido ya algunos núcleos de pescadores al estilo del arrabal del siglo XVI (ver plano n.º 10).

5. EL SIGLO XX

El siglo XX se caracteriza, a nivel de las relaciones puerto-ciudad, por el desarrollo de las líneas apuntadas tras la resolución de las tensiones de mediados del XIX, en el sentido de una distribución general de usos en la ciudad que prima la construcción residencial hacia el Este, mientras las actividades productivas, junto con el puerto, se desarrollan hacia el Oeste.

No obstante, esta tendencia general no está exenta de conflictos, ni hace desaparecer la influencia formal del puerto sobre la trama urbana.

Por ser una época más reciente, donde numerosos procesos siguen en curso, nos referiremos únicamente a algunos episodios o momentos significativos que ejemplarizan esta tendencia general a la disociación puerto-ciudad y algunas excepciones importantes a la misma.

Dentro de la tendencia general de separación de usos en dos direcciones contrapuestas, una iniciativa importante la constituye la construcción del nuevo puerto pesquero en el Oeste, sobre terrenos

de la antigua concesión Wissocq, y de un Poblado de Pescadores (Sotileza).

Esta operación fue acompañada de cambio de uso de la dársena de Puerto Chico, que se destinará preferentemente a embarcaciones deportivas, y supuso un intento de traslado de las familias de pescadores que habitaban en sus proximidades y que habían ido siguiendo el desarrollo del puerto hacia el Este, por detrás de las manzanas del Ensanche.

En conjunto, la operación, que se inscribe dentro de la ideología paternalista que caracteriza algunas actuaciones del régimen falangista de los años 40, fechas en que se desarrolla, y que cuenta como patrocinadora de la construcción del poblado con la Obra Sindical del Hogar y las Cofradías de pescadores, tuvo como resultado un cambio funcional de la zona de Puerto Chico, de la que desaparecerán las actividades productivas ligadas a la pesca, y permitió el inicio de una renovación social mediante la construcción de nuevos edificios residenciales, que culminará, posteriormente, con la unión del Ensanche y del Sardinero, las dos zonas residenciales más prestigiosas de la ciudad, y la caracterización de toda la línea de costa de la ciudad como zona residencial acomodada a la que únicamente se resisten algunas instalaciones industriales (Astilleros), en la actualidad objeto de fuertes presiones para su sustitución por grandes equipamientos de prestigio (palacio de festivales, escuela náutica, etc.).

Con ello se consolida, definitivamente, el cambio de dirección de la expansión del puerto, cuyas instalaciones más orientales comienzan a desmontarse, mientras continúan las obras de ampliación hacia el fondo de la Bahía con la construcción del nuevo puerto de Raos y de dos polígonos industriales en sus proximidades, Raos y Wissocq.

De forma que en la actualidad el desarrollo del Puerto parece haberse independizado del desarrollo residencial, al menos en lo que se refiere al de las capas medias y altas, acentuándose su dependencia con las actividades productivas, industriales y pesqueras.

No obstante, esta tendencia general no va exenta de algunas características tradicionales en las relaciones ciudad-puerto.

Ello se comprueba, por ejemplo, en la configuración del barrio de Castilla-Hermida. Dicho barrio, de reciente construcción, se localiza sobre terrenos de la concesión Wissocq, sobre los que se redactó



Santander actual, zona Oeste y Suroeste. Sobre los terrenos de la antigua concesión Wissocq, el barrio reticular de Castilla-Hermida y las nuevas dársenas.

en 1861 un proyecto de Ensanche que preveía su ordenación mediante una trama regular de manzanas sobre la que se asentarían almacenes e industrias ligadas al puerto.

Es interesante señalar que, ya en su morfología, a pesar de su regularidad y ortogonalidad, se observa que las líneas directrices de su composición no se proyectan siguiendo estrictamente las directrices de los muelles, como sucedía en el siglo XVIII y en el XIX, sino que parecen responder más a la directriz que marcan el ferrocarril y la calle que, paralela a éste, constituye el eje principal del barrio.

Interesa, también, subrayar que esta zona, prevista en principio para almacenes y diseñada en consecuencia en cuanto a la trama, tamaño de manzanas, etc., vio modificadas sus ordenanzas urbanísticas en los años 40 precisamente tomando como referencia la construcción del nuevo poblado de pescadores, que introdujo una cuña residencial en una zona de servicios e instalaciones ligadas al puerto.

El barrio de Castilla-Hermida, independientemente de sus altísimas densidades edificatorias y déficits actuales de equipamientos, es una prueba reciente de cómo el puerto sigue arrastrando tras de sí a la ciudad. Incluso se da hoy la circunstancia, frecuente en la historia de la ciudad, de que este barrio, hijo natural de la expansión del puerto, comienza a presionar sobre los terrenos portuarios

situados en sus inmediaciones, que constituyen prácticamente la única posibilidad de resolver sus agudos déficits de equipamientos y espacios libres.

Esta circunstancia es, y ha sido, una de las constantes paradojas de la historia del puerto de Santander y de sus relaciones con la ciudad en el sentido de que el puerto arrastra la construcción de la ciudad, para, finalmente, ser devorado por ella. Situación que se justifica en gran parte por el hecho de que los proyectos de ampliación del puerto, desde el de Llovet, que llevan consigo la ampliación de la ciudad, proyectaban ésta como un residuo al servicio del puerto no previendo una organización urbana autónoma, sino que se reducían a una concepción simplista de la ciudad, a una parcelación y trazado reticular de calles, insuficientes para el desarrollo de una vida urbana compleja y completa, que a la larga requería de espacios nuevos que sólo el puerto podía proporcionar.

6. HERENCIA Y PRESENCIA DEL PUERTO EN LA CIUDAD DE SANTANDER

Todo este proceso histórico, con avances conjugados y disociaciones, en el desarrollo urbano y portuario de la ciudad, ha dejado en su actual estructura y morfología marcas perdurables que hacen del puerto uno de los elementos de mayor influencia en la ciudad. Influencia que perdura a través de huellas físicas, trazados urbanos y elementos portuarios, e influencia que pervive en la caracterización social y simbólica de algunos espacios centrales de la ciudad.

Tratando de sintetizar, podríamos concluir diciendo:

- El puerto de Santander ha dejado su impronta en la historia de la ciudad, marcando las direcciones de su crecimiento durante los siglos XVI al XIX y aun parte del XX.
- Los proyectos de ampliación del puerto han supuesto el trazado de paquetes urbanos regulares, basados en una simplista, pero racional trama viaria que caracteriza áreas importantes de la ciudad actual. De hecho, en el plano actual de la ciudad, únicamente en estas zonas proyectadas con las ampliaciones del puerto, la ciudad cuenta con trazados regulares mientras el resto se organiza tomando como base los ejes de transporte, sin una coherencia formal del viario y la edificación.
- Finalmente, el cambio en la dirección del desarrollo portuario, y en general la búsqueda de mejores emplazamientos funcionales para el mismo, de mayores calados y superficies de abrigo, ha ido dejando disponibles para la ciudad importantes espacios libres, que han permitido la mejora de las condiciones urbanísticas de ésta. Dichos espacios, por su carácter central y público, siguen siendo hoy elementos estructurales de la ciudad, símbolos de su historia, y catalizan la distribución social de la residencia.



Santander actual, zona Este y Noreste. Los Ensanches, la darsena de Puerto Chico y la zona del Sardinero.