

Los ensanches de Santander y el Ensanche Cerdá

Julio POZUETA

Dr. Ingeniero de Caminos. Depto. de Urbanística, E.T.S. Arquitectura de Madrid-M.-U.P.M., Madrid

RESUMEN: Algunas ciudades españolas, como Santander, utilizaron la retícula ortogonal como forma de ordenación de sucesivos crecimientos extramuros, desde mediados del siglo XVIII. Ello puede hacer pensar que Cerdá partía de una experiencia previa de su modelo de Ensanche y que se basaba en los precedentes de otras ciudades. Sin embargo, un análisis más detallado de estos proto-ensanches muestra su relativa pobreza, su carácter de extensiones parciales, de piezas adosadas a la ciudad antigua. Y es, precisamente, a la luz de estas prematuras experiencias, cuando el proyecto de Ensanche de Cerdá aparece en toda su magnitud, como la propuesta de un nuevo tipo de ciudad, a tono con los tiempos, dotada de una organización interna y basada en el estudio del fenómeno urbano.

Descriptor: Cerdá. Historia del urbanismo. Ensanches urbanos Santander.

I. INTRODUCCIÓN

Santander es un caso peculiar entre las ciudades españolas: desde mediados del siglo XVIII, casi un siglo antes del proyecto Cerdá para Barcelona, su crecimiento y su morfología ha sido planificada mediante una sucesión de proyectos de desarrollo urbano, caracterizados por el empleo de la retícula como elemento clave de ordenación urbana.

Los proyectos de nueva población o ensanche de Santander, que se inician con el de Llovet, en 1765, regularizan los trazados de las calles, las manzanas e, incluso, los edificios, y en ello pueden encontrarse rasgos comunes con el Ensanche Cerdá, pero responden a otras necesidades y, como se verá, no alcanzan a

alumbrar un nuevo tipo de ciudad, porque no implican un concepto integrado de organización urbana.

2. LAS BASES DE PARTIDA: SANTANDER A MEDIADOS DEL XVIII

El desarrollo de la ciudad hasta mediados del siglo XVIII había dependido básicamente de su actividad portuaria, centrada ésta en la exportación de las lanas de Castilla hacia Flandes, la descarga de pescado y el abastecimiento de la Armada.

Para el comercio de lanas, el de mayor importancia económica y social, Santander tuvo que afrontar el dominio comercial de Burgos, cuyo Consulado establecido en 1498 le confería el control administrativo y fiscal de las mercancías, y la competencia del

puerto de Bilbao, cuya ciudad, consigue a su vez un Consulado, en 1511.

La pugna por el control de ese tráfico entre Burgos y Bilbao es, probablemente, la razón principal de que, a mediados del siglo XVIII, se produzcan una serie de iniciativas y obras que marcarán un cambio radical en el puerto y, con él, en la ciudad de Santander.

Cronológicamente, la primera de estas iniciativas fue la construcción de un camino carreteril, es decir de una carretera, que comunicara Santander con Burgos y la meseta. Se trata de uno de los primeros proyectos modernos de carreteras que como tales se realizan en España, el segundo de la red nacional, tras el de Guadarrama a El Espinar, e incluía la construcción de una plataforma homogénea, a lo largo de todo su trazado y la de todas las obras de fábrica, puentes, etc., necesarias (POZUETA, 1986).

Hasta entonces la principal debilidad del puerto de Santander –cuyas lanas debían pasar de los carros a lomos de mulas para atravesar la cordillera y de éstas nuevamente a los carros, allí donde volvían a existir los caminos en los valles costeros–, la construcción del tramo Santander-Reinosa, se aprueba en 1748 por Real Orden y el año siguiente se subastan las obras, quedando terminado en 1753.

A pesar de que en los años siguientes a su apertura el puerto de Santander conoce un considerable aumento en sus cargas, la euforia deja pronto lugar al estancamiento. «La incapacidad financiera, el no disponer de una infraestructura comercial mínima y la falta de estímulo del mercado montaños» (MARTÍNEZ VARA, 1983) hacen que la construcción del camino de Castilla, con toda su importancia, no logre cumplir su objetivo de reducir el predominio de Bilbao y desviar el tráfico de lanas hacia Santander, mejorando así las finanzas del Estado que lo financia y la posición de los mercaderes burgaleses. Ni siquiera la obligación de estancar las lanas en Burgos, la reducción del peaje del camino y la desgravación de un 4% en la exportación de lanas por Santander, en 1763, logran que Santander supere a Bilbao en la exportación de lanas, aunque sus cifras, no obstante crecen aceleradamente de 1765 a 1772.

Son necesarias otras medidas para

relanzar el puerto, como la creación del Obispado de Santander en 1754, concentrando en la ciudad la administración de la Iglesia, o la concesión del título de ciudad en 1755.

Estas iniciativas se complementan con un decreto decisivo para el tráfico marítimo santanderino, el Real Decreto y Real Instrucción de 1765, ampliado por el Reglamento de 1778, que liberaliza el comercio con América, antes monopolizado por Cádiz y ahora autorizado a otros puertos españoles, entre los que no se incluye a Bilbao.

Finalmente, la creación del Consulado de Santander, en 1766, permite a la ciudad liberarse de la tutela de Burgos e iniciar su propia andadura comercial y financiera.

En aquellos años y de acuerdo con el grabado publicado por Braun en 1575, la estructura de la ciudad, que se mantuvo básicamente en los dos siglos siguientes, estaba compuesta por los siguientes elementos:

- * Una parte amurallada formada por dos pueblas, separadas por el arroyo de Becedo en su incorporación a la bahía, que constituía el puerto natural de la ciudad:
 - La puebla vieja situada en un lugar elevado, en la que parecen concentrarse las clases altas, es decir, la nobleza y el clero.



FIGURA 1. Santander por Hoefnagel.

Fuente: G. BRAUN, *Civitas orbis terrarum*, Colonia, 1575.

- La puebla nueva, en la que residía la incipiente burguesía del comercio y el artesanado.
- * Dos arrabales extramuros:
 - Uno situado sobre el camino de Reinosa, hacia el oeste, y ocupado básicamente por labradores.
 - Otro, sobre la orilla de la Bahía, hacia el este, habitado mayoritariamente por pescadores y marineros.
- * El puerto, básicamente concentrado en el arroyo de Becedo, que separa ambas pueblas y con un antepuerto, en el que la carga debe pasar a barcas para desembarcarse en la orilla.

Con sus 500-600 vecinos, en 1750, Santander conservaba una estructura medieval de calles estrechas y curvas, casas de madera y algunas casas fuertes, todas muy antiguas, iglesias y pequeñas plazas.

3. LOS PROYECTOS DE ENSANCHE

La sucesión de proyectos de ampliación del puerto y ensanche urbano, que se inician con el referido proyecto de Llovet, en 1765, tienen lugar en un momento en el que, sobre una ciudad física y socialmente estancada, se sientan las bases administrativas, políticas e infraestructurales, que le introducirán en la época moderna.

En ese contexto, con un tráfico de lanas en crecimiento y expectativas de mayor desarrollo, la ciudad envía en enero de 1765 un memorial al Rey pidiendo la ampliación de los muelles y la limpieza de la dársena. La Corona encarga al ingeniero militar Llovet el proyecto, que firma en Pamplona el 7 de agosto del mismo año.

El lugar elegido por Llovet para ampliar el puerto y la solución que da para garantizar un calado adecuado a los muelles, que evite la utilización de barcas

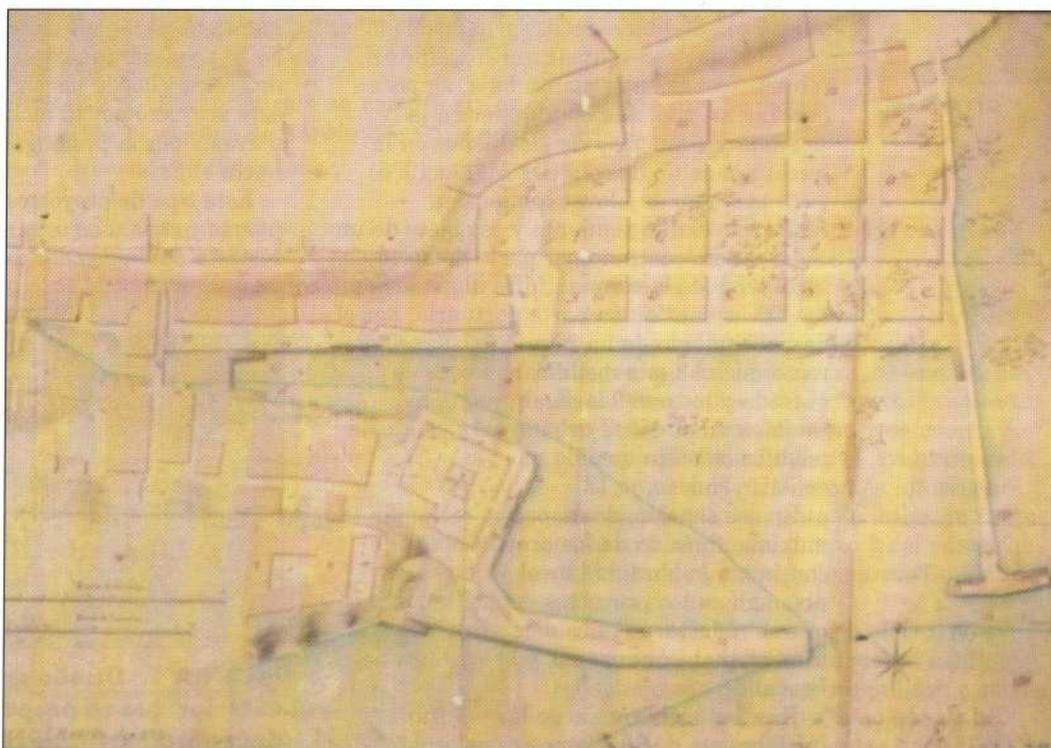


FIGURA 2. Proyecto de Francisco de Llovet para la ampliación del puerto de Santander. Pamplona, 7 de agosto de 1765.

Fuente: Archivo General de Simancas.

de transbordo para llegar de los antiguos muelles a los buques, tendrán como se verá consecuencias trascendentales para la ciudad.

En efecto, Llovet, por una lado, localiza los nuevos muelles fuera del recinto amurallado, lo que tendrá como consecuencia lógica el derribo de las murallas. Por otro, propone el relleno del borde de la bahía para acercar el cantil de los futuros muelles a puntos de mayor calado y evitar la necesidad del dragado sistemático de las dársenas. Ello implicaba la creación de nuevo suelo, en las proximidades de los muelles, cuya puesta en valor permitiría la financiación de las obras.

Con esas bases de partida el proyecto no sólo define una nueva y moderna dársena portuaria, sino que, simultáneamente, dispone el trazado de un área urbana nueva de morfología uniforme, compuesta por quince manzanas rectangulares, sobre una parrilla de cuatro calles paralelas al nuevo muelle y cuatro perpendiculares, a construir sobre los terrenos ganados al mar. El ingeniero Llovet completa el plano de planta con el dibujo de las fachadas de los edificios, que serán idénticas en volumen, con almacenes en la planta baja, lonjas en la primera, vivienda en alquiler en la segunda y residencia de los dueños en la tercera, más un desván (DE MEER, 1986).

El proyecto de Llovet comienza a realizarse el año siguiente y es objeto de un seguimiento continuo por parte de los ingenieros de la corona. Sufre algunas modificaciones en su parte portuaria, por el descubrimiento de un imprevisto banco de rocas que obliga a modificar la boca de entrada y los muelles de abrigo. Pero también en su parte urbana será objeto de modificaciones a medida que va construyéndose.

En ese sentido, dos aspectos reclaman la máxima atención de los proyectistas que continúan la obra de Llovet y que se plasman en los proyectos de modificación que se redactarán años más tarde: el tamaño de las manzanas y la anchura de las calles.

En efecto, el tamaño de las manzanas, inicialmente de 20x40 metros es pronto considerado inadecuado, por su escasa superficie, y se ensayan modelos más largos y anchos. Por su parte, inicialmente de 24

pies de anchura, las calles son calificadas de lóbregas y se proponen ampliaciones a 32. Ambos cambios suponen una modificación de la morfología inicial, en parte ya construida, lo que introduce una cierta diversidad en los elementos urbanos del «proto-ensanche» que se va desarrollando.

Así, el primer Plano de Escofet y Ulloa, de 1780, que propone llevar el puerto hacia el Oeste, incluye la ampliación de calles y de manzanas, lo mismo que en el segundo, en el que, no sólo prolonga el nuevo barrio mediante la adición de nuevas manzanas hacia el Este, proyectando incluso una amplia plaza, sino que amplía el tamaño de las manzanas y calles, tanto de las nuevamente proyectadas, como de las de Llovet, que no habían sido construidas, con objeto de ensanchar las estrechas calles iniciales.

Es también el caso de la propuesta que hace Sabatini en 1781, en la que amplía considerablemente el tamaño de las manzana, que no obstante apenas alcanzan los 60x60 metros.

En cuanto al proyecto de Colosía, este mantiene el tamaño inicial de las manzanas en la primera línea, mientras aumenta y diversifica las de las siguientes. Destaca este proyecto por la inclusión de algunas plazas y por la prolongación del ensanche hacia el Este.

Este tipo de proyectos de ampliación del puerto y ensanche urbano marcarán la historia de Santander durante más de un

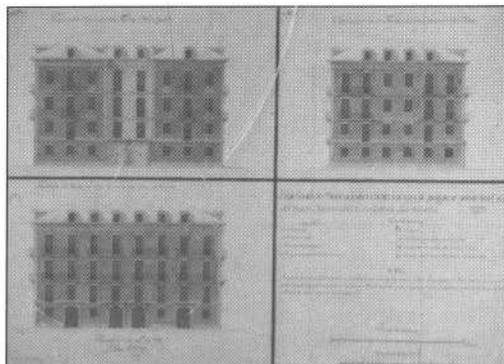


FIGURA 3. Diseño de la decoración exterior que se propone para las casas del nuevo barrio de Santander.

Francisco Llovet, Pamplona, 27 de septiembre de 1766.

Fuente: Archivo General de Simancas.

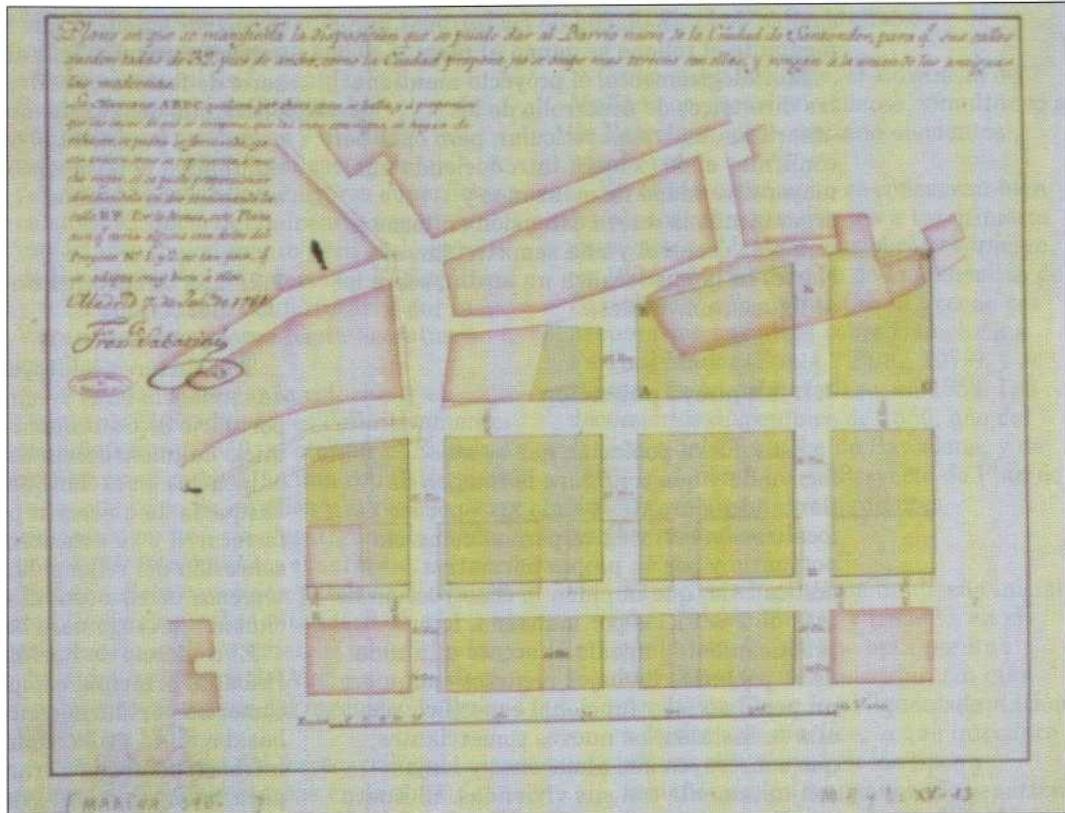


FIGURA 4. Plano en que se manifiesta la disposición que se puede dar al Barrio nuevo de la ciudad de Santander... Francisco Sabatini, Madrid, 7 de junio de 1871.

Fuente: Archivo General de Simancas.

siglo, prolongando los iniciales, lenta pero continuamente, hasta 1875, en que se rompe la continuidad de los muelles.

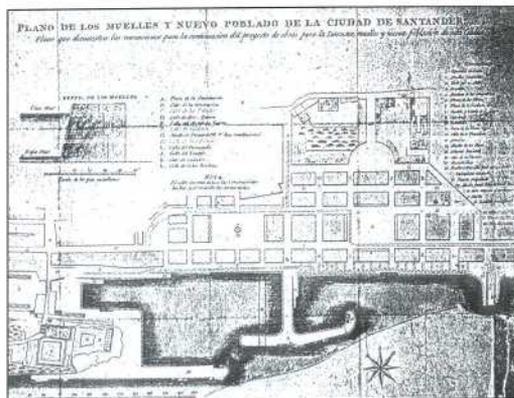


FIGURA 5. Plano de los Muelles y Nuevo Poblado de la Ciudad de Santander. Guillermo Calderón, 1821.

Fuente: Biblioteca Menéndez Pelayo, Santander.

Un proyecto singular en esta saga de «proto-ensanches» santanderinos es el proyecto de Calderón de 1821

En efecto, en 1821, una vez terminadas las obras de la primera dársena y construidas las 5 primeras manzanas, una Real Orden aprueba el proyecto propuesto por D. Guillermo Calderón, que cuenta con el apoyo del Consulado y el Ayuntamiento.

El proyecto de Calderón es interesante porque supone un punto de inflexión tanto en la morfología del puerto y del ensanche de Santander, como en los procedimientos para su desarrollo.

El proyecto Calderón, en efecto, no es una propuesta del Consulado, ni está redactado por un ingeniero militar, como es el caso de los anteriores, sino que es la proposición que un particular hace al Consulado y que este apoya. Se trata de la ejecución por un particular de las obras del puerto, concretamente de los muelles, a

cambio de la propiedad de los terrenos que mediante el relleno se ganen al mar.

Morfológicamente, el proyecto mantiene las directrices de desarrollo de los anteriores, su trama reticular, pero opta por confirmar el de Colosía, introduciendo una mayor diversidad de manzanas y organizando la nueva extensión en torno a una plaza central y una semicircular, al Norte, en la que localiza un jardín, sobre los antiguos cañaverales.

3.1. La nueva población

Esta nueva población que se va formando y que configura la imagen de Santander durante el siglo XIX –por su localización estratégica para el comercio portuario y por su propia normativa edificatoria, que impiden la construcción de más de 2 edificios por manzana, lo que prácticamente impedía el acceso a la zona de la población de bajos recursos– adquiere un perfil social y funcional específico: en ella se instalan los nuevos comerciantes, que construyen sus almacenes y lonjas conjuntamente con sus viviendas. El nuevo muelle concentra en su entorno, en el Ensanche, a los nuevos grupos sociales que surgen y se desarrollan al calor del tráfico portuario y que, poco a poco, pero de forma irresistible irán sustituyendo en los órganos de gobierno de la ciudad a las antiguas familias nobiliarias. Su dominio llegará al apogeo a mediados del siglo XIX, cuando el comercio de harinas, sustituyendo al de lanas, determine la época de mayor esplendor económico de la ciudad.

En efecto, quintuplicada la población de 1765, con 25.000 habitantes, fábricas de harina, cerveza, vidrio, curtidos, con varios astilleros y bancos, entre ellos el de Santander, fundado en 1857, la burguesía comerciante industrial y financiera domina social y económicamente la vida urbana y su hábitat por excelencia, su ciudad, es la nueva población construida al unísono con las nuevas dársenas y muelles: lo que actualmente se conoce como el Ensanche de Santander.

Ensanche que, todavía, se extenderá hacia el este, más allá del proyecto Calderón, mediante dos nuevas manzanas

de mayor longitud, que marcarán el final de este crecimiento. Tras ellas, y debido a una serie de factores, se invertirá la dirección de desarrollo del puerto, que cambiará hacia el oeste y se producirá el otro Ensanche de Santander, el ensanche del Oeste: el ensanche de Maliaño.

3.2. Las decisiones de mediados del XIX

Tres factores confluyen en esa inversión de tendencia en el crecimiento urbano-portuario de Santander: por un lado, el inicio de construcción de instalaciones balnearias en el Sardinero; por otro, la búsqueda de ubicación para una línea de ferrocarril y su estación; finalmente, la concesión del relleno de 1.200 Has. de terrenos marismosos al suroeste de la ciudad a un ingeniero belga.

El comercio de harinas, su envío a La Habana, principal componente del comercio portuario santanderino, se basaba en la utilización combinada de dos infraestructuras de transporte terrestre para conectar con el área de producción principal de trigo: el canal de Castilla y el camino de Castilla. Dado que este último resultaba funcionalmente inadecuado para un tonelaje en continuo crecimiento y encarecía el transporte, diversas iniciativas ciudadanas confluyen en la necesidad de construir un ferrocarril que conecte directamente la cabecera del canal, en Alar del Rey, con el puerto de Santander. La primera concesión de este ferrocarril al marqués de la Remisa, empresario del canal, data de 1845. Caducada ésta, la segunda se hace en 1848 a una comisión de Santander, en la que participan el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comercio, además de particulares.

Entre 1848 y 1852, en que se concede el permiso para iniciar las obras, se decide el trazado del acceso del ferrocarril a la ciudad y, muy en concreto, al puerto y la ubicación de la estación. En el debate técnico y ciudadano que se desarrolla para tomar la decisión intervienen los otros dos factores mencionados.

Las primeras instalaciones balnearias de El Sardinero, iniciadas a finales de la

década de los 40, tienen como consecuencia inmediata marcar con un uso de ocio el extremo oriental de la península de Santander, punto de fuga de las ampliaciones portuarias y urbanas anteriores y posible localización de un puerto, si se buscaban mayores superficies y calados. El inicio del balneario supone un importante impedimento para el desarrollo de la alternativa del puerto en El Sardinero y de la penetración del ferrocarril por la Vaguada de Las Llama hasta los futuros muelles.

La opción de ubicar la estación y el puerto en El Sardinero, es definitivamente abandonada en 1850, al otorgar el Estado a una empresa madrileña una concesión para la construcción de muelles y el relleno de marismas en una zona contigua a la ciudad por el extremo opuesto, el suroeste, en Maliaño. Esta concesión pasa por distintas manos, un grupo de santanderinos, el empresario inglés a quien se adjudican las obras del ferrocarril de Alar, para quedar finalmente en manos del ingeniero belga Wisocq en 1853.

La construcción del ferrocarril y el relleno de 1.200 hectáreas en la zona de Maliaño marcaron a mediados del siglo XIX, en las mismas fechas en que Barcelona define su Ensanche y Cerdá trabaja en su propuesta y desarrolla su teoría, una importante transformación de Santander.

- En primer lugar, supusieron la posibilidad de disponer de una inmensa reserva portuaria en el fondo de la bahía, lo que detendría la expansión del puerto hacia el este, hacia los mayores calados del abra, invirtiéndola hacia el oeste, hacia los fondos marismosos de la misma.
- En segundo lugar, supusieron la disociación del crecimiento urbano y del portuario, que ahora seguirán caminos diversos, continuando el primero su avance hacia el Este, hacia El Sardinero.
- En tercer lugar, determinaron la aparición de un nuevo barrio, que se ordenaría, conjuntamente con el puerto, siguiendo en gran medida, la experiencia iniciada con el proyecto Llovet, casi 100 años antes.

3.3. El Ensanche de Maliaño

Como se ha indicado, el Ensanche de Maliaño es, cronológicamente, simultáneo al de Barcelona, pero contiene elementos peculiares.

En efecto, aunque no se conservan bien los planos correspondientes a los primeros proyectos de Maliaño, sus obras se inician en 1854, año del derribo de las murallas de Barcelona y año en que Cerdá expone por primera vez sus ideas sobre Barcelona a Pascual Madoz (SORIA Y PUIG, 1979), y se reciben, en su primera fase, en 1858. Los documentos disponibles de 1859, año del concurso del Ensanche de Barcelona, y de 1861, se denominan ya Proyecto de Plan de Ensanche y tienen las siguientes particularidades.

- En primer lugar, tras un diseño inicial más rico en formas y trazado, en el definitivo de 1864 se opta por una rígida ordenación reticular, sin más concesiones que la obligada adaptación a la línea de muelles, lo que introduce alguna diversidad en los tipos y tamaños de las manzanas. Se reparten los terrenos en manzanas edificables de la forma más eficaz para aprovecharlos al máximo.
- Destaca, asimismo el tamaño de algunas manzanas, que superan los 200 m de longitud.

Ambas características muestran la vocación de este Ensanche de albergar almacenes e industrias, lo que le diferencia netamente del resto de las experiencias santanderinas y de la mayoría de los ensanches españoles. Aunque, con el tiempo, un siglo después, se modificará el uso, haciéndolo residencial y permitiendo la formación de uno de los barrios más densos del país, el Ensanche de Maliaño nació básicamente como un Ensanche de almacenes para el comercio del puerto.

3.4. Otros ensanches de Santander

Con la amplia experiencia de Santander en la construcción de ensanches o proto-ensanches, mucho antes de que España adoptara una legislación para este tipo de

proyectos, los posteriores Ensanches de Santander y, en concreto, el del Este y Nordeste, de 1924, que continuaba las directrices de desarrollo de los del siglo XVIII, no sigue la tendencia al trazado reticular, sino que, adaptándose a la topografía, combina elementos de retícula con otros de geometría diversa y orgánica.

4. SANTANDER Y CERDÁ

En definitiva, Santander ha conocido en su historia previa al Proyecto Cerdá una serie de proyectos que podríamos denominar de Ensanche y que parece pueden constituir un precedente para el de Barcelona.

Las similitudes más evidentes entre los proyectos de Ensanche de Santander, sobre todo, los que se sitúan al este de la ciudad antigua, y el de Cerdá para Barcelona son:

- Ambos parten y precisan el derribo de las murallas y responden a las necesidades de crecimiento urbano generadas por el desarrollo de nuevas y modernas actividades económicas, comerciales e industriales.
- Ambos configuran un nuevo espacio urbano, adosado a la ciudad preexistente en el que fijan su residencia y negocios, los nuevos grupos sociales, la burguesía industrial o comerciante, ligados a la nueva economía. Esta burguesía hará de este nuevo barrio el emblema de su ascenso social, reflejando en él algunas de sus ideas básicas, como la racionalidad, etc.
- También coinciden Santander y Barcelona en la utilización de la retícula como base del trazado de la nueva ciudad, un trazado geoméricamente ordenado, y en la búsqueda de una cierta homogeneidad volumétrica. A subrayar que los proyectos de Santander muestran una cierta evolución a una trama más diversificada en cuanto a la retícula y al tamaño de manzanas, mientras Cerdá mantiene una mayor homogeneidad.

Sin embargo, difieren igualmente en algunos aspectos de importancia:

- En primer lugar, en el hecho de que el Ensanche Cerdá constituye el planteamiento de una nueva estructura urbana, en la que la antigua se incorpora y en gran medida disuelve.
- En segundo lugar, en la ausencia en los proyectos de Santander de un concepto de organización urbana, tanto en lo referido al estudio de los problemas circulatorios, como en lo que concierne a la localización de equipamientos, instituciones y servicios.
- Finalmente, también difieren en los aspectos formales: en los tamaños de manzana, donde el precedente santanderino mantiene las dimensiones adecuadas a la disposición de casas en hilera, característica de la ciudad antigua; o en la variedad de posibilidades tipológicas que el proyecto Cerdá confiere a la edificación.

Tal vez, las diferencias se deban fundamentalmente al carácter de proyectos conjuntos puerto-ciudad que tienen las experiencias santanderinas. En ellas, la nueva ciudad está condicionada por las exigencias funcionales y técnicas de las instalaciones portuarias y su concepción no proviene de una reflexión autónoma sobre la nueva ciudad necesaria, sino que, ésta es, en cierta medida, un subproducto del desarrollo portuario.

Así la dirección del crecimiento es la dirección del puerto, las directrices de ordenación son las fijadas por los muelles, el tamaño de la nueva población es el que corresponde a la dársena proyectada, las calles son a menudo prolongación de los muelles y las dimensiones de las manzanas y las calles están influidas por las de las instalaciones portuarias.

5. CONCLUSIONES

A la vista de las similitudes y diferencias señaladas entre los ensanches de Santander y el Ensanche Cerdá, podría concluirse que son, precisamente, las diferencias indicadas, las que hacen que el

proyecto de Cerdá suponga un salto cualitativo.

En efecto, es a la luz de la relativa pobreza de los proto-ensanches del XVIII y del XIX, incluidos algunos de los presentados al concurso de 1859, cuando el proyecto de Ensanche de Cerdá adquiere su carácter de adelantado y muestra su trascendencia histórica. Porque el proyecto de Cerdá para Barcelona no es la definición eficaz de una pieza a adosar a la ciudad antigua, sino el proyecto de una nueva ciudad, a tono con los tiempos, dotada de una organización interna, basada en el estudio del fenómeno

urbano o de la urbanización, como gustaba llamarle Cerdá.

Formalmente, Cerdá disponía de un amplio repertorio de ensayos previos, como el de Santander, que seguramente conocía, donde pudo encontrar la materia prima para sus estudios y referencias para definir su trama y su manzana. Pero trascendió sin duda estos precedentes, integrando los diseños previos en retícula, por otra parte, casi tan antiguos como las propias ciudades, en una idea superior de ciudad, plasmada en el proyecto de Ensanche de Barcelona.

BIBLIOGRAFÍA

DE MEER, A. & ORTEGA, J. (1986): «Santander el puerto y la ciudad moderna», en POZUETA, dir. (1986).

MARTÍNEZ VARA, T. (1983): *Santander de Villa a Ciudad*, Librería Estudio, Santander.

POZUETA, Julio, dir. (1986): *Santander. El puerto y su historia*, Junta del Puerto de Santander.

SORIA Y PUIG, Arturo (1981): *Ildefonso Cerdá*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Madrid.