En Europa casi el 40% de la población vive en ciudades intermedias de menos de 500.000 habitantes, y son éstas las que están pretendiendo posicionarse en un contexto global a través de nuevos modelos de competitividad territorial.

Estamos siendo testigos de una generación emergente de proyectos en el arco cantábrico, son áreas que venían sufriendo un proceso de declive ininterrumpido, derivado de un profundo proceso de desindustrialización y pérdida de competitividad en el transporte frente al Arco Mediterráneo.

Regeneración Cantábrica

Diversas áreas metropolitanas en Euskadi, Cantabria y Asturias están siendo objeto de un proceso de “renacimiento” urbano basado en la economía del conocimiento, a través de la innovación, la cultura, el paisaje, el mar, el patrimonio y la calidad de vida.

Tratan de poner en marcha modelos innovadores implementando herramientas de planificación participativa y consensuada, emergiendo un conjunto de nuevos modelos urbanísticos singulares, integrados y sostenidos en el tiempo. Esta aproximación cantábrica ha permitido formular políticas urbanas y territoriales desde la iniciativa pública, que se están viendo refrendadas por el sector privado, fomentando la internacionalización de regiones intermedias del Arco Atlántico.

La búsqueda del mínimo común múltiplo

Históricamente, el puerto de Santander ha estado íntimamente ligado al desarrollo de su ciudad, conformando uno de los motores económicos y de generación de empleo más importantes de Cantabria. Sin embargo, los cambios recientes en el transporte marítimo, instalaciones portuarias poco competitivas por su proximidad

a las áreas urbanas y la aparición espacios del frente marítimo en desuso, gestaron durante décadas una gran tensión en las relaciones de la sociedad con su puerto.

Es la necesidad de reconstruir una relación sinérgica la esencia para desarrollar una visión estratégica del Puerto de Santander, de su ciudad y de la región de Cantabria. Era necesaria una nueva formulación operativa de servicios e infraestructuras portuarias para poder articular el nuevo diseño del borde puerto-ciudad.

La formulación del modelo, su tramitación y aprobación depende de al menos seis administraciones públicas, tanto centrales, como autonómicas y locales, por lo que es imprescindible unificar los intereses particulares de cada administración en defensa del interés común de la Bahía de Santander, lo que obligaba a gestar un proceso complejo basado en la concertación interadministrativa. Bajo esta consigna, un equipo de trabajo formado por la Autoridad Portuaria de Santander y el Puerto de Santander, buscan el asesoramiento de expertos independientes nacionales e internacionales de Arup y Pérez Llorca, y se nos encomienda la redacción del plan maestro para la reordenación urbanística de esta Bahía, como una decisión consciente de abordar el proceso desde un plano técnico.

La reordenación se basa en abordar con éxito un modelo competitivo en el siglo XXI. De esta reflexión surge la necesidad de formular una visión integral del frente marítimo portuario bajo una planificación que equilibre las necesidades de los distintos actores. Arup formula un modelo de viabilidad integral que implica la búsqueda del “Mínimo Común Múltiplo” de los intereses de todos los agentes y lo convierte en el punto de partida de la operación.

Se crea una hoja de ruta para la adopción de los acuerdos interadministrativos y se es capaz de alcanzar la autosuficiencia financiera en todas las actuaciones, como garante de la viabilidad y sostenibilidad del sistema. Se cierra la suscripción de acuerdos consecutivos a través de las figuras del Protocolo, Convenio y, en el proceso se define también un Consorcio. La inversión total estimada, superará los 570 millones de Euros, de los que aproximadamente 150 millones de Euros se destinarán a la completa inserción del modelo urbano-portuario en inversión en

infraestructuras y urbanización.

Santander del Siglo XXI

En la actualidad, la ciudad de Santander se enfrenta al proyecto urbanístico en su fachada sur de mayor impacto desde la reordenación urbana del año 1941, el proyecto de regeneración integral urbanística del Frente Marítimo de la Bahía de Santander.

Se formulan dos objetivos principales: "*promover la mejora de la integración urbana del puerto, con un aumento de la superficie y calidad de los espacios urbanos, potenciando la estrategia de abrir la ciudad de Santander al mar y, en segundo lugar, promover la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto*" [1]. El proyecto equilibra las actividades portuarias y pesqueras con otras de disfrute como las náutico-deportivas y con espacios para la cultura, el ocio, el comercio y la innovación.

La Bahía de Santander deberá ser el reflejo de la profunda transformación de la sociedad, hacia un modelo de economía del conocimiento competitiva en el arco atlántico europeo. Para formar, retener y atraer las clases creativas, pivotamos el plan sobre cinco grandes vectores:

- *Sostenibilidad:* Santander será un referente global de regeneración sostenible y de rehabilitación urbana integrada. El puerto se convertirá en un nuevo distrito de bajas emisiones y aproxima las últimas tecnologías a la vida cotidiana del puerto y de la ciudad.
- *Náutica:* pretendemos mantener la calidad de vida a través de la relación del frente marítimo con la Bahía; nuevas infraestructuras conectarán la vida de Santander con el agua.
- *Cultura:* Santander será un territorio referente cultural de vanguardia del siglo XXI, que posiciona a la Bahía en la ruta cultural del norte, como capital cultural del Cantábrico a través de una oferta de equipamientos culturales y la puesta en

valor del patrimonio, como el anillo cultural.

- *Innovación:* creación de un nuevo polo económico como modelo de regeneración de los espacios productivos en desuso basado en la innovación y la tecnología. El Frente Marítimo será el laboratorio urbano de Santander, dando pasos hacia el modelo de implementación real de la SmartCity y SmartPort.
- *Puerto Inteligente:* se vertebran infraestructuras más flexibles e integradas, nuevas terminales portuarias que permiten afrontar el reto de ser compatibles con el disfrute de la Bahía.

Planificación Responsable

En un contexto como el actual, que dificulta el acceso a capital para la financiación, el gran reto es definir proyectos viables, superando los criterios meramente de rentabilidad financiera y formulando una propuesta integral de viabilidad institucional, social, económica y medioambiental. SmartBay Santander excede las expectativas de los desarrollos convencionales, generando impactos de atracción de inversión y creación de empleo sostenido en el tiempo.

SmartBay Santander es un nuevo concepto de intervención territorial que, identificando los valores de las regiones costeras, introduce una nueva generación de modelos productivos que abogan por el cambio del modelo productivo hacia la economía del conocimiento.

Santander se posiciona a la vanguardia europea a través de un modelo de actuación de *Planificación Responsable.* Creamos una nueva cultura del territorio, capaz de involucrar a todos los agentes interesados mediante un proceso de cambio caracterizado por la integración de múltiples enfoques. Tal vez esta sea la máxima enseñanza del proceso, la integración de todos los agentes relevantes bajo una visión unitaria de Bahía.

La planificación no es un fin en sí misma, sino que es un instrumento necesario para transformar la realidad. Era clave pasar a la implementación real del modelo a

través de un verdadero proceso que conllevará más de 12 años. Nuestro reto fue cómo movilizar la inversión en un entorno económico recesivo.

¿Cómo poner en marcha un proceso de inversión anticíclica?

Con una capacidad limitada de inversión pública y una restricción crediticia en los mercados privados, fuimos capaces de atraer una cantidad relevante de recursos del sector público y privado, alcanzando cifras en el entorno de los 90 millones de Euros en tres años. En este contexto, la gestión de los agentes de la Bahía ha resultado clave. El Frente Marítimo ha alineado a cinco administraciones pero, además, atrajo a los actores de la Bahía como la Fundación Botín, el Club Marítimo o la Real Federación Española de Vela. La responsabilidad de estos agentes hacia el territorio en el que operan ha sido clave en la consecución de una primera fase que abarca desde el 2011 al 2014.

El conjunto de las actuaciones incluye las infraestructuras para la celebración del Campeonato del Mundo de Vela ISAF 2014. Para ello, se ha completado la ampliación del Centro Especializado de Alto Rendimiento de Vela “Príncipe Felipe” (CEAR). El Centro, diseñado por Alejandro Zaera-Polo con el apoyo de Arup, sustituye las obsoletas naves de almacenaje por un único espacio que engloba toda la superficie destinada a hangar. Gracias al entorno privilegiado en el que se asienta, surge la oportunidad de poder acercar el público en general a la Bahía mediante un diseño que integra la coherencia y conexión con la reforma y ordenación del espacio público adyacente, la cubierta visitable y la apertura de visuales hacia el mar y hacia la ciudad.



Cubierta visitable por el público del edificio de almacenaje de embarcaciones del CEAR proyectado por Alejandro Zaera-Polo. (Foto: Román R. Luna)

También está próximo a culminarse el proceso de rehabilitación del Bien de Interés Cultural del Dique de Gamazo, que permite integrar al Palacio de Festivales en la Bahía a modo de “jardines de la ópera”.



Trabajos de rehabilitación del entorno del Dique de Gamazo Estado, mayo 2014. (Foto: Román R. Luna)

Las actuaciones también han permitido abrir temporalmente los espacios de los muelles entorno a la dársena de la “Fenómeno” una actuación de bajo coste (inferior a medio millón de Euros) que ya está transformando la percepción de San Martín.



Estado de las actuaciones puerto-ciudad en San Martín a finales de 2013. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

Con otra mínima inversión, se han optimizado las instalaciones de Ferry y de Cruceros, permitiendo una ágil operativa del “Ferry” en el centro de la ciudad de Santander.

El Centro Botín ya emerge imponente, diseñado por Renzo Piano en UTE con Luis Vidal (con el apoyo de Arup) el proyecto nace con el objetivo de convertirse en un centro de arte de referencia mundial pionero en la formación de la creatividad a través del arte. La Fundación Botín invertirá 62 millones de euros en la construcción de este Centro de Arte y 15 MM € ya invertidos en el túnel abierto al tráfico que permitirá la extensión de los jardines de Pereda hacia el mar, y la creación de un

nuevo espacio de uso y disfrute ciudadano para abrir Santander a la Bahía.



Estado de las obras del Centro Botín en 2013. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

Con ello, Santander se dota de una instalación financiada privadamente, que permitirá atraer a las vanguardias del arte y la cultura generando una oferta única a los habitantes y visitantes, completada con un anillo cultural público.



Estado de las obras del Centro Botín en marzo de 2014. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

Estas grandes inversiones no se quedan en las áreas centrales, sino que también se hacen visibles en Varadero y el barrio de Castilla-Hermida. Zonas que se están beneficiando de nuevos estacionamientos temporales con las condiciones adecuadas de seguridad. El Ayuntamiento está construyendo el nuevo paseo marítimo a lo largo del frente portuario nos va a permitir incluir la zona de la dársena pesquera, logrando la mejora cualitativa de esta avenida.



Muelle norte de la Dársena de Maliaño y Varadero, zona sobre la discurrirá el paseo marítimo en construcción. (Foto: Román R. Luna)

Conclusión

Santander ha completado con éxito la movilización de su frente marítimo portuario. Ahora, son muchos los retos que deben ser afrontados, pero con la confianza que Sociedad Santanderina ya ha adoptado el proceso como propio y que será protagonista en el futuro.

Esta experiencia, me ha demostrado, que son las sociedades la que alientan los proyectos sostenibles. Cuando una sociedad se sumerge en un proyecto de transformación, lo hace como un regalo hacia las generaciones futuras; es un ejemplo de responsabilidad por el que esperamos legar un Frente Marítimo mejor que el que recibimos de nuestros predecesores, confiando en que ellos leguen a su

vez un mejor porvenir a las generaciones venideras.

Notes

[1] Protocolo Frente Marítimo Portuario.

Head image: Estado de las actuaciones puerto-ciudad en San Martín a finales de 2013. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)