La influencia de la bahía de Santander en toda la ciudad es innegable en todos los ámbitos, tanto económicos, sociales, urbanísticos como arquitectónicos.

Hemos de tener en cuenta que Santander se lanza con la Real Cedula de Consulado de Mar y tierra de 1786, y lo que era una puebla de pescadores se convierte en un puerto mercante, en su mayor parte de exportación de los productos de Castilla hacia ultramar. Por tanto, junto con el puerto y los tinglados necesarios para atender este comercio, crece la ciudad con una perspectiva nueva y con una afluencia de ciudadanos que obligan a desarrollar a la ciudad y a mejorar las condiciones físicas y morfológicas de lo que hasta ese momento era la puebla original.

Como consecuencia de estos hechos, aparecen los primeros signos verdaderamente importantes del desarrollo urbanístico y arquitectónico en relación con el Mundo Marítimo y portuario.

Se produce el ensanche de la ciudad y aparece el Paseo de Pereda, que los veteranos de la ciudad llaman el Muelle, que es lo que fue. Aquí, en un principio, se instalaron almacenes, oficinas portuarias y alojamientos para pasajeros. Junto con este claro caso de desarrollo urbanístico y otros similares, se empiezan a construir los edificios necesarios para el desempeño de la administración y control del puerto, que se han ido ampliando de manera continuada hasta nuestros días. Son ejemplo de éstos los edificios de aduanas, Comandancia de Marina, Sanidad Exterior, Autoridad Portuaria, tinglados, naves de almacenamiento, silos, sede de los prácticos del puerto, sede del Instituto Oceanográfico, Museo Marítimo, etc.

A principios del Siglo XX se desarrollan varios edificios para el servicio de la náutica deportiva y de servicio a las playas, casi todos enmarcados en la arquitectura racionalista, del que es excelente ejemplo el Real Club Marítimo. Una muestra más actual es el CEAR de vela, donde se instalará la sede del Campeonato Mundial de Vela de Clases Olímpicas en septiembre de 2014.



Faro de Cabo Mayor. (Foto: Ignacio Pereda)

El mundo de pasajeros transoceánicos se moderniza y aparecen los Ferrys, y con ellos las modernas terminales de pasajeros. Ahí tenemos la terminal diseñada por Ricardo Lorenzo, un bello ejemplo de edificación portuaria perfectamente enlazado con la ciudad. No debemos olvidar tampoco la arquitectura de las señales marítimas, fundamentalmente los faros, con su fisonomía característica, su rotundidad de formas y su referencia como hito, tanto desde la Mar, para lo que han sido concebidos, como desde tierra.

No podemos olvidar tampoco la influencia decisiva en la ciudad, igualmente que el mundo portuario mercante, el mundo pesquero, que ha dado una arquitectura de muchísimo interés, casos como la lonja antigua, tristemente desaparecida, o la

actual lonja que la sustituye. Es interesantísimo reseñar, el poblado pesquero promovido por Regiones Devastadas y todas las edificaciones que circundan el espacio de la dársena pesquera actual, sucesora de la antigua, que fue el actual Puerto chico, convertida hoy en puerto de recreo.

Por último, el puerto se retira hacia el fondo de la Bahía y empiezan a aparecer espacios y edificaciones que han quedado atrás, coloquialmente hablando; es por eso que, hoy día, los espacios portuarios urbanos dejan paso, gracias a su cesión a la ciudad por parte de las autoridades portuarias, a nuevas iniciativas de edificios vinculados al mundo deportivo, al mundo cultural o de servicio a la sociedad, casos del Archivo Histórico (antiguo almacén de Tabacalera), la “Duna” del Mundial de Vela, el Palacete del Embarcadero o del futuro Centro Botín.

Espero que la remodelación del Frente Marítimo que están gestando las administraciones, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de Santander, Gobierno de Cantabria, Ministerio… etc., obedezca a un estudio exhaustivo de todo el patrimonio arquitectónico y urbanístico que poseemos, que es muy amplio, y obedezca también, a criterios de máxima excelencia y participación.

Head image: Real Club Marítimo de Santander. (Foto: Ignacio Pereda)