A lo largo del cuarto de siglo que transcurre entre 1985 y 2010 el Puerto de Santander experimentó una mutación de tal magnitud, que sus rasgos definitorios al final de este periodo apenas guardaban semejanzas con los que le caracterizaban en la primera mitad de los años 80.

Durante esta etapa el Puerto afronta, junto a un sustancial incremento de su capacidad física, el impulso de su potencial intermodal y logístico, -materializado en gran medida en las instalaciones de Raos -, y un cambio de modelo organizativo, -motor de la terminalización de sus instalaciones y de la participación de la iniciativa privada en su explotación-, un fuerte incremento de sus tráficos de mercancías y pasajeros que le llevará a alcanzar sus mejores registros de su historia.



Actividad portuaria en Muelles de Calderón y Maliaño del Puerto de Santander a mediados de los años sesenta del pasado siglo. (Foto: Colección Autoridad Portuaria de Santander)

Paralelamente a este proceso de modernización tecnológica, operativa y de gestión, en el que el núcleo de gravedad de la actividad comercial del Puerto se va desplazando hacia Raos, se afronta la recualificación de sus instalaciones más antiguas que, ubicadas en las áreas centrales de la ciudad, van quedando inactivas para funciones mercantiles, así como de aquellos muelles construidos en el siglo XX, como los de Maliaño, a los que, operando bajo una importante influencia urbana, se les va dotando de usos portuarios compatibles con la convivencia de la ciudad.

Si bien la recualificación del frente portuario histórico se trató de abordar a través de la redacción de sucesivos estudios y proyectos de ordenación, éstos no llegaron a prosperar, en gran medida por la falta de concertación entre las diferentes administraciones competentes para su aprobación.

En ausencia de un instrumento de ordenación global que facilitase la intervención en detalle en el frente marítimo, la resolución de los problemas de articulación puerto–ciudad se acometió a través de una variada gama de procedimientos (cesión de la titularidad de espacios, concesión de éstos al Municipio, suscripción de convenios y acuerdos específicos, apertura por parte del Puerto de espacios e instalaciones portuarias al uso ciudadano, etc.), y la ejecución de un conjunto de intervenciones destinadas a la mejora de los patrones convivencia en distintas zonas de su largo borde común.

Uno de los hitos más destacados del proceso de recualificación puerto-ciudad de este periodo, lo constituye la firma en mayo de 2002 del “Convenio de Cooperación en las áreas de la Zona de Servicio del Puerto de uso común con la Ciudad”, documento mediante el cual el Puerto cede gratuitamente al Ayuntamiento los Jardines de Pereda, la calle Marqués de la Hermida, el vial de la zona marítima situado frente a los Muelles de Calderón y Albareda desde la Dársena de Molnedo

hasta el comienzo de la calle Castilla, incluido el bulevar de separación entre el Paseo de Pereda y dicho vial, y los viales del Polígono de Wissocq situados al oeste de la Autovía de Parayas.

Asimismo, a través del referido convenio el Puerto autoriza al Municipio la ejecución de las obras requeridas para la adecuación a usos ciudadanos de los espacios comprendidos entre la Terminal de Pasajeros y la playa de Los Peligros, la carretera y finca del Faro de Cabo Mayor, excepción hecha, en ambos casos, de algunos edificios e infraestructuras, regulando sus usos, mantenimiento y vigilancia.

A partir de abril de 2010 se iniciará una nueva etapa, cuando la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado y el Gobierno de Cantabria suscriben un “Protocolo General de Intenciones” que establece un marco general, la metodología y las pautas de intervención para las zonas de San Martín, Muelles de Maliaño y Albareda y Varadero; el cual se concretará en marzo de 2011, con la firma por las citadas entidades y el Ministerio de Fomento del “Convenio Interadministrativo de colaboración para la Reordenación Urbanística del frente marítimo-portuario de Santander”.

Este documento, y su Plan Maestro anexo, construyen una visión común para la regeneración de 60 Has de terreno a lo largo de 5 kms de fachada maritima, que mantiene activas funciones portuarias en el corazón de la ciudad e incorpora usos dinamizadores y fortalecedores de la escena e identidad urbana, ofreciendo a la urbe la oportunidad de revitalizar y proyectar internacionalmente su centro urbano.

Intervenciones en el frente portuario histórico

Se identifica al frente portuario histórico con la franja de territorio comprendida entre la Terminal de Pasajeros y la playa de Los Peligros, espacios sobre los que se forjó desde mediados del siglo XVIII y hasta las últimas décadas del siglo XX gran parte de la historia marítima y portuaria de Santander, y que hoy constituyen el frontis marítimo del centro de la ciudad.

En esta zona, de singular morfología, se emprenden entre 1985 y 2010 un conjunto de actuaciones que transformarán sustancialmente su funcionalidad y fisonomía. La primera de ellas fue la restauración del Palacete del Embarcadero, antigua estación de pasajeros proyectada por Aníbal González Riancho y construida en 1932, que en 1985 fue recuperada mediante un proyecto de Junquera-Pérez Pita y Asociados para usos culturales, y que en 2005 fue objeto de una nueva reforma obra del arquitecto Luis Castillo.

Otras intervenciones se centraron en el Muelle de Calderón, cuya última servidumbre al tráfico comercial desaparecerá en 1989, al suprimirse el paso del ferrocarril que conectaba los Muelles de Maliaño con las estaciones de RENFE y FEVE, y la Dársena de Molnedo**.** Ambas infraestructuras fueron acondicionadas para paseo urbano en 2000 y 2003 respectivamente, fruto del acuerdo suscrito entre la Autoridad Portuaria y Gobierno de Cantabria para la ejecución de las obras de Saneamiento de la Bahía de Santander, labor que quedó concluida en 2005, cuando el Espigón de Puertochico se adecuó como paseo. La construcción de la Estación de Pasajeros de Bahía**,** ubicada junto a la dársena próxima al Palacete, será la última intervención arquitectónica relevante que se lleve a cabo en la zona.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

Composición fotográfica. Intervenciones frente portuario histórico. (Fotos: Román R. Luna)

En el segundo tramo del frente portuario histórico, que contiene los espacios situados entre el límite Este de la Dársena de Molnedo y la Playa de los Peligros, tras el cierre de los Astilleros del Atlántico en 1988, también se efectúan actuaciones significativas que irán transformando gradualmente la zona.

En lo que respecta a procesos edificatorios cabría señalar tres intervenciones. En primer lugar, el Centro de Alto Rendimiento de Vela Príncipe Felipe, construido en las proximidades del Dique de Gamazo mediante concesión otorgada en 1991 al Ayuntamiento de Santander, el cual tras el traslado en 2007 de los talleres de mantenimiento del Puerto a los Muelles de Maliaño, verá ampliadas sus instalaciones.

En segundo lugar, la remodelación del Museo Marítimo del Cantábrico, obra iniciada en 2000 e inaugurada en la primavera de 2003 y, finalmente, también en 2000, el desmantelamiento de un cobertizo de los antiguos Astilleros del Atlántico situado al final de calle Gamazo, y su adecuación como espacio ajardinado.

Ya en noviembre de 2001 se produce uno de los sucesos fundamentales en la configuración funcional y morfológica de la zona: la declaración como Bien de Interés Cultural, en la categoría de monumento, del Dique de Gamazo, dando protección a esta infraestructura portuaria, su edificio de bombas y la verja perimetral de cierre.

La reconversión de los Muelles y Dársena de Maliaño

La denominación “Muelles y Dársena de Maliaño” abarca las instalaciones portuarias contenidas entre la Terminal de Pasajeros y el Puerto Pesquero, área en la que se desarrollan actividades portuarias de carácter mercantil, pesquero e industrial en vecindad con una de las zonas urbanas más densamente habitada de Santander: los barrios de Castilla-Hermida y el Poblado Pesquero.

Durante estos cuatro lustros, un conjunto de intervenciones de carácter operativo y de explotación portuaria y de tipo urbanístico fueron transformado y mejorando las condiciones funcionales, paisajísticas y de calidad de vida de esta zona.

La primera se produce a finales de los años 80 cuando, con objeto de potenciar del tráfico de pasajeros y “Ro-Ro”, se acomete la remodelación del entorno de la Estación Marítima que, entre otras actuaciones, comportó la construcción un paseo marítimo, proyectado por los arquitectos Jaime Carceller, Pilar de Bustos, Pedro G. Alaiz y Luis Pedraz, destinado a resolver la articulación de la terminal con la trama urbana.

Un segundo grupo de intervenciones, focalizadas en la regeneración de los usos y tejido edificatorio del espacio comprendido entre el Varadero y Ruiz de Alda,

arrancó en 1990 con la reconversión en sucesivas etapas del Complejo Sotoliva con fines administrativos y de comunicación del propio Puerto. El rescate concesional y derribo de las naves y almacenes situados en esta zona, hoy en gran medida abierta al ciudadano como espacio ajardinado y de aparcamiento público, se inició en 2003 prolongándose este proceso hasta fechas bien recientes.





Composición fotográfica. Muelles y Dársena de Maliaño en 2007. (Foto: Hélice Aviación)

La tercer foco de intervenciones convergerá alrededor de la reordenación de las instalaciones pesqueras de la Dársena de Maliaño y su reubicación en el muelle Oeste mediante la fabricación de un nuevo muelle pesquero (1997), el traslado al mismo de las bodegas de artes de pesca (2000), la edificación de una nueva lonja (2002), el derribo de la vieja (2006), la construcción de la fábrica de hielo (2007), y la reordenación de la lámina de agua de la Dársena. Una parte de la superficie liberada en el muelle Norte, será destinada a aparcamiento público y equipamiento deportivo.

Un cuarto núcleo de iniciativas se centrará en entorno al Barrio Pesquero, al que la Autoridad Portuaria dota de espacios libres para uso vecinal (Plaza de la Pescadora

en 1994, Plaza de la Pesca en 2001), y de equipamientos cívicos (Centro de Iniciativas Artesanales en 2002) y deportivos (Club de Remo) mediante la concesión al Ayuntamiento de unos antiguos almacenes portuarios que fueron rehabilitados con dicha finalidad.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

Actuaciones en el Poblado Pesquero. (Fotos: Román R. Luna)

La última intervención de relevancia acometida durante el periodo de estudio en esta zona, fue la construcción de un puente levadizo situado sobre sobre la Dársena de Maliaño que, además de mejorar la accesibilidad viaria (ferrocarril y carretera) entre los muelles de Maliaño y Raos, permitió liberar a las calle Castilla y Marqués de Hermida del tráfico pesado portuario y de las servidumbres que éste imponía. La obra fue cofinanciada por el Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de la ciudad, y entró en servicio en 2009.



Puente de conexión entre los muelles de Maliaño y Raos. (Foto: Román R. Luna)

Usos complementarios en los faros de la Cerda y Cabo Mayor

Finalmente, entre las operaciones puerto-ciudad llevadas a cabo en esta etapa, hay que destacar la recuperación de la baliza de la Cerda (1870) y del faro de Cabo Mayor (1839) para usos docentes y culturales.

Proyectada por el arquitecto Ignacio Pereda y ejecutada en los años 1999 y 2000, la rehabilitación de la Baliza de la Cerda, ubicada el extremo Este del Parque de la Magdalena, permitió la adaptación de sus dependencias a fines académicos, constituyéndose en un singular sede de iniciativas de capacitación dirigidas al sector portuario español e iberoamericano.



Centro de Arte Faro de Cabo Mayor. (Foto: Pedro Cantero)

El acondicionamiento del faro de Cabo Mayor como centro de arte, uno de los principales hitos de la escena urbana de la Santander, se inició a finales de 2005 conforme al proyecto elaborado por los arquitectos Ignacio Pereda, César Barrio y

Elena Valenzuela. En estas instalaciones, inauguradas en el verano de 2006, se exhibe la colección Sanz–Villar, creada por el artista Eduardo Sanz y constituida por más de dos mil obras de arte y objetos relacionados con los faros, construcciones que condujeron el itinerario artístico y vital del pintor.

Conclusión

El frente marítimo de Santander constituye, en sí mismo, la plasmación de lo que debe ser la colaboración entre un puerto y una ciudad. Debe evolucionar tal y como lo hacen las actividades de ambas, ser flexible permitiendo satisfacer sus necesidades y tener en cuenta siempre que la calidad del suelo en esta franja obliga a que las actividades allí instaladas respondan a la planificación realizada y al principio de utilidad pública.

Bibliografía

- **Autoridad Portuaria de Santander, 1985-2010, *Memoria Anual*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.**
- **Gómez Ochoa, F (ed.), 2011, *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Ed. Publican, Ediciones de la Universidad de Cantabria & Autoridad Portuaria de Santander, Santander.**
- **Martín Latorre, E. & de Meer Lecha-Marzo, A, 2003, *Evolución Urbanística de Santander. 1941 -1990*, Ayuntamiento de Santander, Santander.**
- **Prieto Sierra, A, Tejada Gorráiz, F & Estebaranz Parra, V, 2011, "P*royecto por el frente marítimo portuario de Santander*", *Portus*, n. 22, pp 58 -69.**

Revestido, M, 2008, "El establecimiento de usos complementarios en señales marítimas. Las actuaciones del Puerto de Santander", in Antolín A, Precioso de Murga A, Bruttomesso R & Alemany, J. (Eds), *El patrimonio marítimo-portuario. Valor para la ciudad. Los faros.* Autoridad Portuaria de Santander. Santander, pp 141-158.

- **VV AA, 2006, *Ayer, Hoy y Mañana. La modernización del Puerto de Santander. 1985-2005*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.**

Head image: Dársena de Maliaño en 2007. (Foto: Hélice Aviación)