En tiempos de lejana memoria una pequeña región del Norte de la Península Ibérica proporcionó al Mundo el conocimiento y los barcos que tendrían la virtud de convertirla en un núcleo tecnológico de proyección universal. Sus hombres de mar han surcado los más lejanos confines del planeta desde la noche de los tiempos, por la gracia del viento y de las velas con que impulsaron sus naves a romper todos los horizontes conocidos.

La peripecia comenzó en los lejanísimos tiempos en que fuerzas geológicas dotaron a la cornisa cantábrica de sus especiales características, conformando en su centro el mejor puerto natural de toda la costa norte de la Península Ibérica, gracias a la profundidad de sus aguas, a lo bien abrigado de los malos vientos dominantes en sus fondeaderos y a sus favorables comunicaciones con el interior del país.

Los comienzos de una intensa actividad portuaria

No sorprende que las propicias características apuntadas, complementadas por las templadas corrientes que bañan estas riberas, facilitaran la existencia de especial riqueza biológica en la zona, que muy pronto sería aprovechada por los remotos pobladores prehistóricos. Multitud de yacimientos arqueológicos atestiguan que los peces y el marisco formaron parte de su dieta.

Aunque el uso de la vela para mover las embarcaciones parece que se inició en las pioneras civilizaciones del Medio Oriente, hace más de dos milenios que ya las utilizaban los hombres que se atrevían a entrar en la mar desde las costas de lo que los griegos y romanos denominaron, primero, Océano Exterior y, más tarde, Océano Cantábrico, especialmente, en la más grande de sus estuarios y bahías, la actual de Santander.

A lo largo de los siglos, la mera extracción de la riqueza viva, mediante la pesca, se complementó con la práctica del comercio marítimo, así como con las acciones violentas de la guerra en la mar; las tres actividades principales que los humanos

han protagonizado sobre las aguas. A ellas se han unido, en tiempos más recientes, los lúdicos deportes náuticos.

La inteligencia práctica de los romanos les llevó a elegir esta amplia bahía para la fundación de su Portus Victoriae, escala primordial en el sistema portuario con que jalonaron las rutas marítimas de la fachada atlántica del continente europeo. Gracias al dinámico motor de la actividad marítima, durante casi quinientos años, aquel protegido enclave portuario fundado por los hombres de Augusto, el primer emperador, fue avanzado estímulo para la difusión de la civilización en su apartado entorno de cerrados bosques y altas montañas.

Las excavaciones arqueológicas, iniciadas hace casi tres décadas bajo la catedral de Santander, han tenido la virtud de despejar dudas y resolver añejas polémicas historicistas al respecto, sacando a luz y mostrando estructuras y fortificaciones sin paralelo en muchas millas de litoral a la redonda.



Yacimiento romano del Portus Victoriae bajo la Catedral de Santander. (Foto: José

Luis Casado Soto)

Puerto estratégico de Castilla en el Norte

A consecuencia de la invasión musulmana de la Península Ibérica, la llegada masiva de refugiados hispano-romano-visigodos a las abruptas y boscosas montañas cántabras, tuvo el importante efecto de consumar definitivamente la aculturación cristiana del conjunto de este territorio norteño. Una de las comunidades desplazadas desde el curso alto del río Ebro trajo consigo las reliquias de las cabezas de dos soldados romanos martirizados en Calahorra casi quinientos años antes, en tiempos de la persecución de Diocleciano: las de los santos Emeterio y Celedonio. Pasando el tiempo y la construcción de templos sucesivos, la primitiva iglesia a ellos dedicada acabaría convertida en importante abadía y, más tarde, por decisión del rey Alfonso VII de Castilla en 1131, en colegiata de patronazgo real. Del nombre Sancti Emeterii viene el actual de Santander.

Fueron los aguerridos hombres de mar de estos litorales los primeros en la historia de la Humanidad que, allá por el siglo XII, se atrevieron a dar caza a las enormes ballenas, así como los que habían de lograr doblegar al poder naval musulmán, durante la siguiente centuria, abriendo a las navegaciones cristianas regulares, por primera vez en quinientos años, el estrecho de Gibraltar.

Las libertades que otorgó a la villa portuaria santanderina el fuero concedido por Alfonso VIII de Castilla en 1187, propiciaron el rápido enriquecimiento de sus mareantes, gracias a la abundante vida marina transformada en mercancía mediante la salazón, a un activo comercio entre el Mediterráneo y el mar del Norte y a la prestación de sus servicios como guerreros embarcados en las armadas aprestadas por la Corona. Santander se convirtió en la base privilegiada para el ejercicio de la actividad marítima en el contexto europeo; oficio de riesgo en que, junto al resto de las Cuatro Villas portuarias cántabras aforadas, no dejaron de avanzar persistentemente, ganando lejanos mercados e imponiendo la presencia de su creciente poder naval.



Gran sello concejil usado por Santander en 1297. Museo Marítimo del Cantábrico, Santander. (Restauración y foto: José Luis Casado Soto)

De las aguas de este puerto salieron las armadas que abrieron las costas del

Mediterráneo y del Atlántico sur al reino de Castilla, en que fueron hitos destacados las conquistas de Cartagena (1245) y de Sevilla (1248). Tras la gran victoria sobre la flota inglesa en la Rochela, el rey Enrique II ordenó construir en 1372, en el seno del puerto interior de Santander, el enorme edificio de las Reales Atarazanas de Galeras, que a lo largo de los siglos bajomedievales sería el único arsenal de la Corona de Castilla en el Norte, y que tan decisivo papel había de jugar en el Atlántico europeo hasta la Época de los Descubrimientos.

Para afrontar con éxito las altas olas y las tremendas tempestades oceánicas, no les quedó mas remedio, a los esforzados pobladores de estas costas, que desarrollar barcos especialmente fuertes y marineros; embarcaciones que, a su vez, les permitieron atreverse a navegar hasta horizontes cada vez más lejanos. Aquellas gentes, no sólo afirmaron su presencia en todos los mares europeos, sino también a lo largo de las costas africanas y sus islas. El dominio de la tecnología naval destacó entonces como factor esencial para convertir a los mareantes de la Hermandad de la Marina de Castilla en el poder dominante sobre las aguas europeas abiertas al océano.

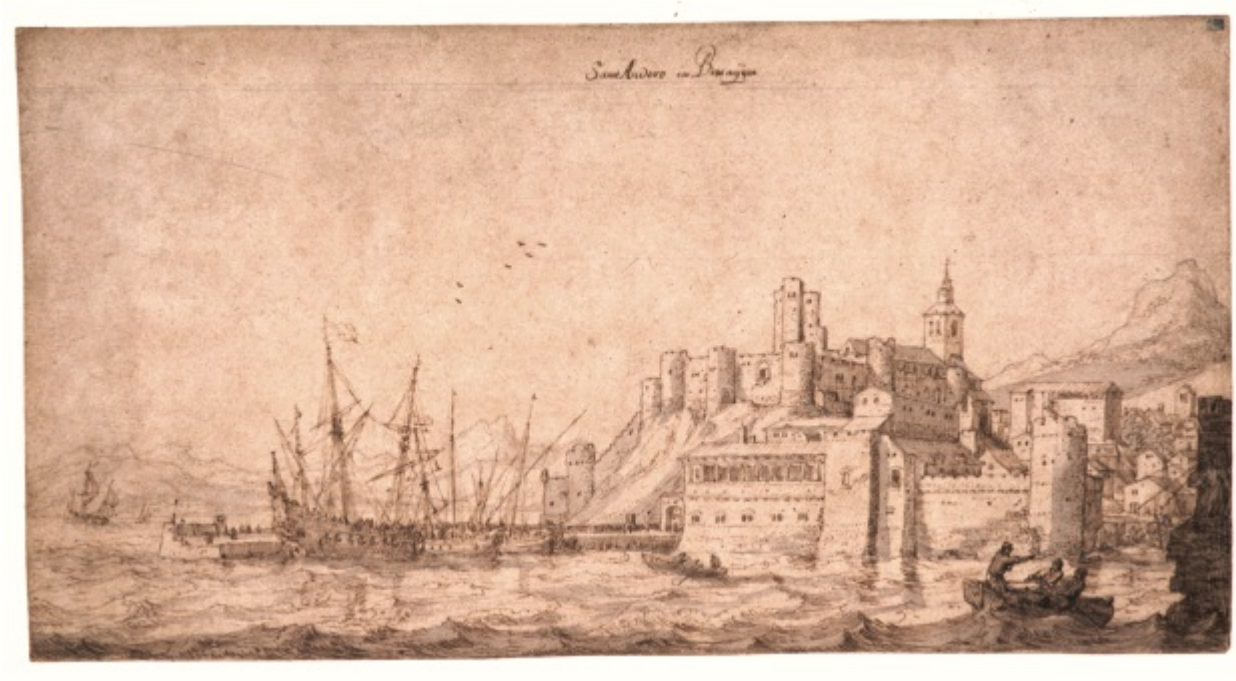


Puerta de relicario con la representación de la milagrosa llegada de las cabezas de los santos Emeterio y Celedonio a Santander. Museo Marítimo del Cantábrico. Santander. (Foto: José Luis Casado Soto)

Hoy no se discute el que fueron los hombres de mar del Cantábrico, y en primera fila entre ellos los mareantes de Santander, quienes a lo largo de los siglos bajomedievales lograran la mejor síntesis de las tradiciones constructivas navales del Norte y del Sur, concretadas en el desarrollo del "navío redondo", logro tecnológico que haría posible la gran expansión geográfica renacentista europea; fenómeno protagonizado masivamente por barcos construidos en el Cantábrico oriental.

Barcos oceánicos para descubrir el Mundo

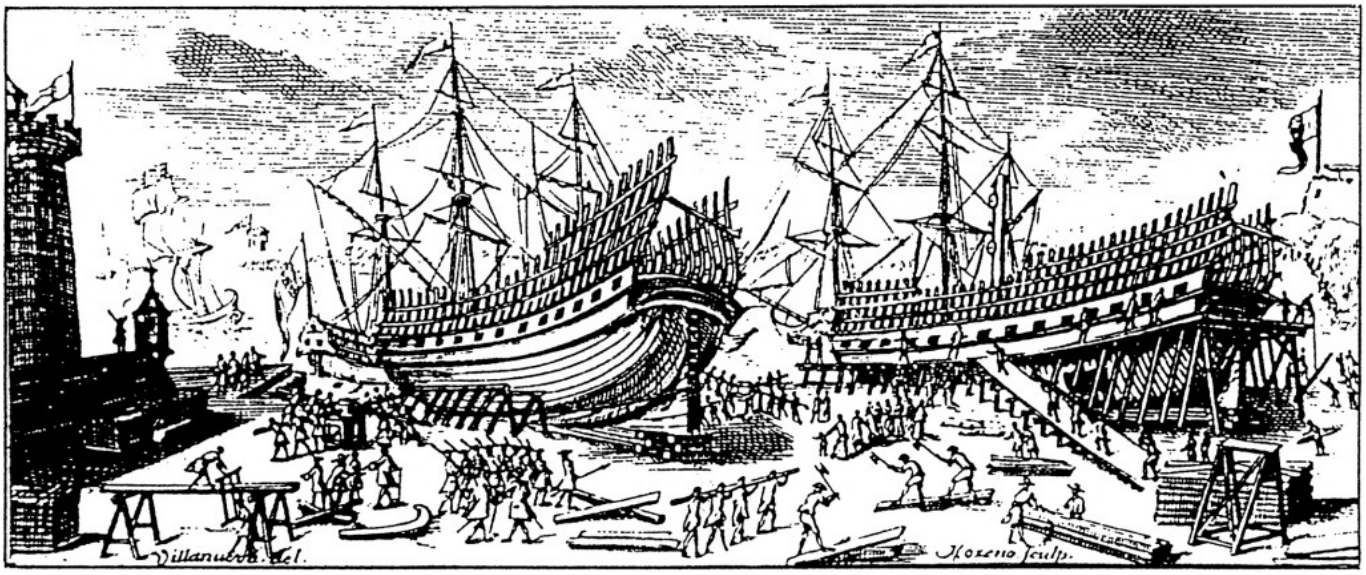
No fue por casualidad el que fueran sus barcos los que hicieron posible el descubrimiento de los Nuevos Mundos y la gran expansión geográfica del Renacimiento, en que España desempeñó el papel más aventajado frente al resto de las naciones marítimas europeas. La sabiduría acumulada en los astilleros del Cantábrico oriental se concretó en el diseño de las naos y de los galeones, las fragatas y los navíos, con que España trazó las rutas oceánicas universales; aquellas que le permitieron construir y mantener el imperio ultramarino que vino en llamarse Monarquía Hispánica Universal; el primero en el devenir histórico de la Humanidad que abarcó al conjunto del planeta Tierra.



Vista del puerto de Santander en 1567, según Joris Hoefnagel. Scheepvaart Museum, Ámsterdam. (Foto: José Luis Casado Soto)

Con aquellos barcos en permanente evolución tecnológica, los puertos donde se concebían y labraban en régimen de práctica exclusividad, es decir los cántabros y vascos, sostenían rutas anuales o “carreras” con el Mediterráneo (la de Levante) con el Atlántico (la de Flandes y la de Irlanda), con América (las de Indias y la de Terranova) y con África (la del Cabo Agadir-Canarias), generalmente previa concentración de los buques que las formaban en el más capaz y mejor defendido de todos ellos, el de Santander, desde donde zarpaban juntos para conectarse sobre las olas con todos los horizontes conocidos e incluso por conocer.

Entre 1581 y 1584 se construyó al fondo de la bahía de Santander la primera serie de galeones oceánicos de guerra de la Historia, la de los nueve que constituyeron la Armada para la Guarda de la Carrera de Indias. La labra de los mejores y más inexpugnables barcos de aquel tiempo, continuó de forma ininterrumpida con otras muchas fábricas en los años e incluso siglos posteriores.



El Real Astillero de Guarnizo, en la bahía de Santander, en 1748. Museo Marítimo del Cantábrico, Santander. (Foto: José Luis Casado Soto)

El constante ir y venir de barcos hacia y desde cualquiera de los puertos imaginables, llevando y trayendo personas, objetos de toda índole, noticias y conocimientos, incrementaron en gran medida el carácter cosmopolita del puerto de Santander, convertido, en virtud de todo ello, en destacado agente difusor de cultura y de novedades, entre las que estuvieron la introducción de los nuevos productos agrícolas americanos en Europa, como el maíz, la patata, los tomates, los pimientos o el chocolate.

El sostenido crecimiento portuario de la Edad Contemporánea

Desmantelado el monopolio andaluz para las navegaciones oceánicas españolas e iniciada la liberalización del comercio marítimo español, el puerto de Santander fue uno de los primeros abierto a las navegaciones a los nuevos Mundos. En el siglo ilustrado la ciudad rompió sus murallas medievales y construyó nuevos y modernos muelles y barrios comerciales. Superadas las guerras napoleónicas, el puerto de Santander se colocó a la cabeza de los del país, durante las décadas centrales del

siglo XIX. Entonces el puerto santanderino se había situado a la vanguardia de los españoles en los tráficos coloniales. El secreto y base de aquel fulgurante desarrollo estuvo, de un lado, en la exportación, en régimen de casi monopolio, de las harinas castellanas y de los géneros producidos por su propia industria a las colonias y, de otro, en la dinámica función que desempeñó la ciudad portuaria de Santander en la redistribución por los puertos del reino y por todas las fachadas marítimas europeas de los coloniales ultramarinos aportados por sus barcos en los tornaviajes.



El puerto colonial de Santander en 1860, según Turgis, en Ports de Mer de l'Europe, París. (Foto: José Luis Casado Soto)

La ciudad portuaria de Santander multiplicó por diez su población a lo largo del atropellado siglo XIX. En ella se instalaron consulados y razones comerciales de los más importantes países del resto de Europa. Su industria y riqueza creció en la

misma proporción. Y, como no podía ser menos, también se desarrollaron paralelamente los intercambios y las inquietudes culturales. La implantación y auge de nuevas industrias químicas, siderúrgicas y agroalimentarias, tuvo su correlato con un desarrollo espectacular del fenómeno turístico veraniego.

La aceptación por los reyes del Palacio de la Magdalena, ya a comienzos del siglo XX, así como su presencia anual durante más de veinte años en la ciudad, tuvieron la virtud de impulsar la dotación de infraestructuras de ocio de alta calidad. Se hicieron nuevos muelles e instalaciones con que afrontar el competitivo presente y el esperado futuro, en constante adaptación a las nuevas circunstancias.

El imparable desarrollo industrial que ha caracterizado a los dos últimos siglos ha desencadenado una transformación radical de las formas de relación del hombre con el medio natural, y Santander no ha sido una excepción. La incorporación del vapor y los hidrocarburos como medios de propulsión naval, la sustitución de la madera por el hierro y el acero; la radio y los sistemas de comunicación aportados por la revolución industrial y el progreso de las ciencias lo han cambiado todo.

Todo puerto es puerta por donde salen y entran hombres, objetos, conocimientos, ideas y creencias. El de Santander, gracias a sus ventajas naturales, por lo recogido frente a las olas del océano, por lo protegido de los vientos dominantes en las peores épocas del año, por su directa y más fácil comunicación con el interior de la Meseta Castellana, corazón de las Españas, ha sido siempre puerta grande para el trasiego de todo lo humano, incluida la densa y variada corriente que lo ha incardinado en el meollo de la cultura europea, desde que memoria de hombres alcanza.

La ciudad portuaria de Santander y su bella bahía proporcionan la imagen de un futuro en que los pueblos se van a seguir volcando con entusiasmo hacia las costas. Su brillante ejecutoria a caballo de los siglos, mediante la arriesgada brega de sus hombres de mar con el océano más bravío y peligroso, avalan con creces y justifican el que hoy se le haya otorgado la notable responsabilidad de organizar la Copa del Mundo de Vela Olímpica.

En el sitio de Arna, Santander, y junio de 2014

Bibliografía

- **Casado Soto, J. L. & González Echegaray, J. 1995, *El puerto de Santander en la Cantabria romana*, Autoridad Portuaria de Santander, Biblioteca Navalia, 5, Santander.**

- **Casado Soto, J. L. 1998, *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla.* Ayuntamiento de Santander y Librería Estvdio, Santander.**

- **Aramburu-Zabala, M. Á. & Alonso Ruiz, B. 1994, *Santander, un puerto del Renacimiento,* Autoridad Portuaria de Santander, Biblioteca Navalia, 3, Santander.**

- **VV AA, 1998 *La Memoria del Territorio. Atlas Histórico de Santander y su Puerto,* Autoridad Portuaria de Santander, Navalia Visual, 3, Santander.**

Head image: El puerto colonial de Santander en 1860, según Turgis, en Ports de Mer de l'Europe, París. (Foto: José Luis Casado Soto)