



El puerto como elemento transformador del espacio cultural de la ciudad: el caso de Santander

Introducción

En la actualidad, la ciudad portuaria de Santander está centrando sus esfuerzos en la constitución de un “Anillo Cultural” que la consolide como centro cultural dentro del Arco Atlántico Europeo, ofreciendo a sus habitantes una amplia propuesta de actividades y a sus visitantes un potente reclamo turístico.

Esta iniciativa es un claro ejemplo del entendimiento entre administraciones, fundamentalmente puerto y ciudad, ya que gran parte de esa oferta se encuentra sobre suelo de dominio público portuario, cuando no se trata directamente de patrimonio portuario.

Para llegar a esta situación han hecho falta décadas de vaivenes y negociaciones en las que finalmente ambas instituciones han encontrado un espacio de consenso para avanzar en la regeneración del espacio urbano y portuario a través de la cultura, y mantener una actividad portuaria amable con el entorno y, al mismo tiempo turística, como es el atraque de cruceros.

Aunque ya había habido tímidos intentos por llegar a acuerdos para la regeneración urbana del frente marítimo, fue la firma del convenio interadministrativo firmado en 2011 la que marcó un punto de inflexión en el desarrollo global y unitario del terreno y en los vectores a través de los cuáles debía construirse un nuevo modelo de ciudad portuaria más moderna, inteligente y productiva.

Antecedentes

Como consecuencia de un cambio en la estructura productiva de los territorios a partir de las últimas décadas del siglo XX, se produce una ruptura definitiva entre el puerto y la ciudad. Así, de una relación simbiótica de la que ambos se beneficiaban, pasan a centrarse

en industrias y sectores de actividad diferentes y a competir por los mismos espacios.

Mientras Santander se especializaba en el sector servicios, el puerto buscaba la internacionalización de sus actividades y orientaba sus esfuerzos hacia la creación de muelles más competitivos.

Es en este nuevo escenario donde empiezan los enfrentamientos por ocupar el frente marítimo para, en un caso, abrirlo al uso y disfrute de los ciudadanos y, en el otro, preservar las necesidades portuarias.

Esta situación se produce, en parte, por el crecimiento del puerto hacia el interior de la bahía con la construcción de nuevas infraestructuras más apropiadas para las necesidades del tráfico que hace que empiecen a desocuparse espacios en los viejos muelles comerciales situados en el centro de la ciudad y que la ciudad empieza a reclamar para sí.

Comienzan, de este modo, a aparecer conflictos por la ocupación de espacios en los que, hasta ese momento, puerto y ciudad habían convivido de manera pacífica. En 1985, la aprobación de la planificación urbanística de Santander, que incluía operaciones en suelo portuario, dio lugar a un contencioso que no se resolvería hasta 1998 con una sentencia del Tribunal Constitucional que anularía las intervenciones municipales sobre terreno de dominio público portuario.

La Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 1992 vino a solucionar parte de este problema competencial dotando al puerto de un marco jurídico que definía las competencias y usos permitidos y lo proveía de las herramientas necesarias para la ordenación de sus territorios: el Plan de Utilización (PUPE) y el Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios (PEOP).

Durante estos años, las relaciones se fueron reconduciendo y la ya entonces Autoridad Portuaria de Santander (APS) reconoce su responsabilidad en la planificación y ordenación de los espacios que están bajo su jurisdicción y que han perdido interés para la manipulación de mercancías y se marca como objetivo, junto al Ayuntamiento de Santander y al Gobierno de Cantabria, realizar acciones para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

No hay que olvidar, a pesar de las circunstancias de cada momento, que la esencia tanto del puerto como de la ciudad es la defensa del interés general y que el problema entre ellos reside generalmente en una discrepancia en los usos que deben darse a los terrenos que

ambos pretenden. Así, mientras el puerto aspiraba al mantenimiento de sus actividades más amables con el entorno en las zonas más céntricas para continuar generando riqueza y empleo, la ciudad consideraba preferible focalizar sus esfuerzos hacia el bienestar vecinal y hacia los servicios.

Actuaciones urbanísticas destinadas al fomento de la cultura 1985-2010

Entre las muchas acciones puntuales que, mediante la firma de convenios bilaterales, llevaron a cabo puerto y ciudad entre los años 1985 y 2010 nos centraremos exclusivamente en aquellas que vinieron a desarrollar zonas portuarias sin uso comercial para convertirlas en espacios culturales y que, más adelante, pasarían a engrosar la oferta de la que actualmente dispone Santander. Caben mencionar:

- Restauración del Palacete del Embarcadero (1985). Antigua estación de pasajeros recuperada para usos culturales.
- Declaración como Bien de Interés Cultural, en la categoría de monumento, del Dique de Gamazo (2001).
- Dotación al Barrio Pesquero de espacios libres para la creación del centro de Iniciativas Artesanales (2002).
- Remodelación del Museo Marítimo del Cantábrico (2003).
- Acondicionamiento del faro de Cabo Mayor como centro de arte (2006).

Dique de Gamazo y Caseta de Bombas. (© Autoridad Portuaria de Santander, 2021).



Actuaciones urbanísticas destinadas al fomento de la cultura 2011-Actualidad

El verdadero punto de inflexión en la formulación del frente marítimo de la ciudad de Santander fue la firma, en 2011, de un convenio interadministrativo entre la Autoridad Portuaria de Santander, el Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Fomento para reordenar urbanísticamente el frente marítimo portuario de la ciudad: 60 hectáreas a lo largo de 5 kilómetros de un terreno situado en un lugar privilegiado de la ciudad.

Fue, sin duda, la operación urbanística más ambiciosa llevada a cabo en Santander, solo superada por la renovación que cambió su configuración tras el incendio que tuvo lugar en 1941 y que dejó libres 115.421 m² de suelo situado en el centro físico urbano.

El acuerdo incluía una serie de vectores de diseño para lograr no solo el desarrollo integral de las actuaciones, sino también una garantía de sostenibilidad del Proyecto a través de numerosos puntos de vista.



Firma del convenio interadministrativo entre la APS, el Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Fomento. (© Autoridad Portuaria de Santander, 2011).

Entre ellos, se encontraba el cultural, como pilar fundamental del desarrollo urbano. El objetivo era posicionar la Bahía de Santander como capital cultural del Arco Atlántico Europeo a través de la puesta en valor del patrimonio de la ciudad y la creación de una serie de equipamientos culturales. Muestra de ello fue la construcción del Centro Botín de Arte y Cultura, como catalizador y vertebrador del área de actuación siendo complemento

potenciador de las instalaciones culturales ya existentes o previstas.



Centro Botín. (© Autoridad Portuaria de Santander, 2017).

Así las cosas, es indiscutible la enorme influencia que el Puerto ha tenido en la configuración urbana de Santander y, especialmente, en la concesión de espacios para la ejecución de obra pública de carácter cultural y de la protección del patrimonio portuario construido. Destacamos, a continuación, algunos ejemplos de la acción del Puerto en este sentido:

- Otorgamiento de la concesión administrativa a la Fundación Marcelino Botín-Sanz de Sautuola para la construcción de un equipamiento cultural en el muelle de Albareda (acuerdo del Consejo de Administración de 18-06-2012).

- Ejecución de la inversión “Rehabilitación del entorno del Dique de Gamazo”, con el objeto de la rehabilitación del Bien de Interés Cultural Dique de Gamazo.
- Convenio para la puesta a disposición de la Fundación ENAIRE de instalaciones de Dominio Público Portuario para el establecimiento de una sala de exposiciones permanente de la colección ENAIRE de Arte Contemporáneo, así como para el desarrollo de un programa paralelo de actividades y exposiciones temporales (octubre 2016).
- Concesión administrativa sobre Dominio Público Portuario a la empresa “Caseta de Bombas, S.L.” para la ocupación de la caseta de bombas del Dique de Gamazo con destino a la instalación de hostelería y centro de interpretación dentro de la Zona de Servicio del Puerto (marzo 2017).



Fundación ENAIRE. (© Autoridad Portuaria de Santander, 2021).

Aunque no son propiamente portuarias, nos referiremos también a dos actuaciones que se encuentran ubicadas en la fachada marítima sobre edificios que, de igual forma, tuvieron que ver con el tráfico portuario:

- Edificio del antiguo Depósito General de Tabaco en Rama de Tabacalera en Santander. Alberga, desde 2010, la Biblioteca Central de Cantabria y el Archivo Histórico Provincial, y desde 2018, bajo la denominación de Espacio Cultural ‘Los Arenales’, se ha convertido

en un verdadero equipamiento cultural para la ciudad, cumpliendo sus funciones como biblioteca y archivo, y también acogiendo otras actividades culturales como exposiciones o conferencias.

- Centro Cívico Tabacalera. También un antiguo almacén de tabaco, que, inaugurado en 2021, alberga el jardín vertical interior más grande de Europa, y que rápidamente se ha consolidado como un referente en la escena cultural de la ciudad.

Actividad cultural en el Puerto de Santander

El epicentro de la acción cultural del Puerto lo constituyen las muestras celebradas en las salas de exposiciones gestionadas por la propia APS desde el año 1985, cuando se inauguró la primera y la más emblemática: el Palacete del Embarcadero.

Este edificio, ubicado en la zona más representativa de la ciudad portuaria y cuya silueta es hoy el logotipo de la institución, se encuentra ahora mismo en proceso de rehabilitación para incrementar su funcionalidad.

Con una programación muy ecléctica, han pasado por esta instalación seminarios, representaciones escénicas, actividades literarias e importantes muestras de diversa índole, pero fundamentalmente, artísticas. En total, se han celebrado desde entonces cerca de 400 exposiciones y eventos y cuenta con 50.000 visitantes anuales.

La APS dispone, además, de otros espacios con especial protagonismo en la acción expositiva del Puerto. Entre ellos, la nave Sotoliva, que, con más 220 m² diáfanos, ha acogido grandes colecciones de arte contemporáneo; el centro de arte Faro de Cabo Mayor, comprometido con la difusión de creaciones inspiradas en el mar y que alberga la exposición permanente de los fondos de la colección Sanz-Villar y el Centro de Documentación, que se ha incorporado en 2022 a la actividad expositiva del Puerto y cuyos fondos se remontan al año 1840 y están constituidos por cerca de 23.000 expedientes de diversa tipología.



Palacete del Embarcadero. (© Campo Visible, 2023).

Gracias a donaciones y adquisiciones puntuales, pero, sobre todo, a la intensa actividad que ha tenido lugar en estos centros, la APS cuenta, en la actualidad, con un importante patrimonio artístico integrado por pinturas, dibujos, esculturas, fotografías, instalaciones y grabados, obras de autores que desarrollan su actividad en ámbitos locales, nacionales e internacionales.



Skyline de los edificios culturales del Puerto de Santander. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santander).

Anillo Cultural

Todas estas actuaciones portuarias vienen a complementar otras ya existentes o en ejecución como el Faro Santander, un nuevo proyecto cultural de Banco Santander, ubicado en la antigua sede principal del Banco y una de las construcciones más emblemáticas de la ciudad; el Museo de Prehistoria y Arqueología de Cantabria (MUPAC), los Centros de Interpretación de la Catedral y de la Muralla, el Centro de Interpretación de los Muelles o el centro asociado al Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía Archivo Lafuente, que, conjuntamente, suponen la creación de nuevos recorridos culturales y ofreciendo tanto a los ciudadanos de Santander como a los visitantes una amplia oferta de actividades culturales, artísticas y sociales.

Se ha creado así el llamado “Anillo cultural”, uno de los objetivos considerados prioritarios dentro del *Plan Estratégico Santander 2020* para poner en valor la riqueza de la historia de la ciudad en una propuesta concebida como un paseo entre estos espacios. Se trata de invertir en la dinamización de la actividad económica en la ciudad, para dar continuidad a la transformación del frente marítimo.

Un concepto que apuesta por la cultura como atractivo turístico y que es posible gracias a la cooperación de varias administraciones y de la iniciativa privada.

IMAGEN INICIAL | *Frente marítimo de la ciudad portuaria de Santander. (© Autoridad Portuaria de Santander, 2021).*



REFERENCIAS

Almendros Manzano, A.M. (1993). La consideración urbanística de los puertos estatales en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. *Revista de Administración Pública*, n. 130, 467-491.

Autoridad Portuaria de Santander, Excmo. Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado, Ministerio de Fomento y Gobierno de Cantabria (2011). Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, "Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander".

Autoridad Portuaria de Santander (2011). Las buenas prácticas de los socios de RETE. En J. Alemany y R. Bruttomesso (Coords.), *La Ciudad Portuaria del Siglo XXI: nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad* (pp. 342-343). Venecia: Publisher. RETE.

Álvarez, F.J. y Gutiérrez Bayo, J. (2014). La transformación del frente marítimo 1985-2010: proyectos e intervenciones. *Revista Portus*, n. 28, 52-57.

De Meer Lecha-Marzo, A. y Ortega Valcarcel, J. (1985). Santander, el Puerto y la Ciudad Moderna. En J. Pozueta Echávarri (Coord.), *Santander, el Puerto y su Historia* (pp 53-70). Santander: Junta del Puerto de Santander-MOPU.

Gómez Ochoa, F. (2011). El puerto de Santander: trayectoria histórica e influencia socio-territorial. En F. Gómez Ochoa (Ed.), *Santander Puerto, Historia, Territorio* (pp 13-37).

Santander: PUBliCAN, Ediciones Universidad de Cantabria y Autoridad Portuaria de Santander.

Gutiérrez Sebares, J.A. (2011). El Puerto de Santander en la época contemporánea. En F. Gómez Ochoa (Ed.), *Santander Puerto, Historia, Territorio* (pp 147-179). Santander: PUBliCAN, Ediciones Universidad de Cantabria y Autoridad Portuaria de Santander.

Hoyo Aparicio, A. (2006). Puerto, negocio y estructura social en el Santander de 1829 a 1900. En J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González (Ed.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (pp 329-353). Santander: Autoridad Portuaria de Santander y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria. Biblioteca Navalía 10.

Manrique Valdor, C. (2010). Planificación y ordenación de los espacios portuarios: la experiencia del puerto de Santander. *Revista Portus*, n. 19, 22-27.

Sánchez González, M. (2005). Proyecto Área Varadero: el nuevo paisaje urbano del Puerto de Santander. *Revista Portus*, n. 10, 42-47.

Tejada Gorraiz, F. (2014). Frente marítimo-portuario, Santander 2010-2014. *Revista Portus*, n. 28, 58-61.
