

LA RECONSTRUCCIÓN DE SANTANDER

Arquitecto: JAVIER G. DE RIANCHO

La edificación de la zona central de la ciudad destruida por el incendio de febrero de 1941 avanza rápidamente, y la urbanización de las calles principales de la parte baja y la edificación en las mismas es muestra de lo que ha de ser el conjunto de la zona que, por ser la central de la población, aparte de su importancia intrínseca, constituye el enlace de las dos zonas del Este y del Oeste, que quedaron completamente separadas por el incendio. Y es curioso notar que la parte de población destruida es precisamente la constituida por las dos agrupaciones que en los siglos anteriores se conocieron con los nombres de las pueblos: alta, o de la rúa mayor, y baja, de la plaza vieja y calles adyacentes; esto es: los dos primeros núcleos urbanos.

La forma de extensión de Santander en las distintas épocas fué influída no solamente por circunstancias locales, de clima, emplazamiento e historia, sino también por modas o trazados extraños de poblaciones que con ella tuvieron relación en cada momento.

La primitiva villa de San Andrés, o de San Emeterio, que ambos santos patronos han sido buscados por los historiadores locales como raíces del nombre Santander, se asentaba sobre una colina, medio natural de defensa por los escarpes de la parte Sur sobre la bahía y las pendientes y el brazo o ría, que después se llamó de las Atarazanas, por el Norte. En el extremo más saliente de esta colina se edificó la Abadía. El camino natural para llegar a ella, viniendo de los lugares del contorno, era la loma de la colina, y a sus lados se levantaron las primeras construcciones. Las huertas, en una y otra ladera, bajaban hasta el mar por el Sur en la actual calle de Cádiz, y hasta la ribera de la ría que venía de Bécedo y de las alamedas, entonces llamadas la mies del valle. El lado Oeste se cerraba, por la actual cuesta del hospital, por un muro que, desde el Paredón, llegaba hasta Bécedo, en cuyos lienzos se abrían dos puertas, muro y puertas que, según consta en el fuero de Santander, fueron restaurados en tiempo de Alfonso VIII.

Este fué el primer conato de urbanización, y vemos que las sendas o caminos que los naturales seguían para entrar y salir

de la villa formaron el primer trazado de las futuras calles, a la sierra, al monte, a la costa por el Alta, a las fuentes de Bécedo y arrabal cercano.

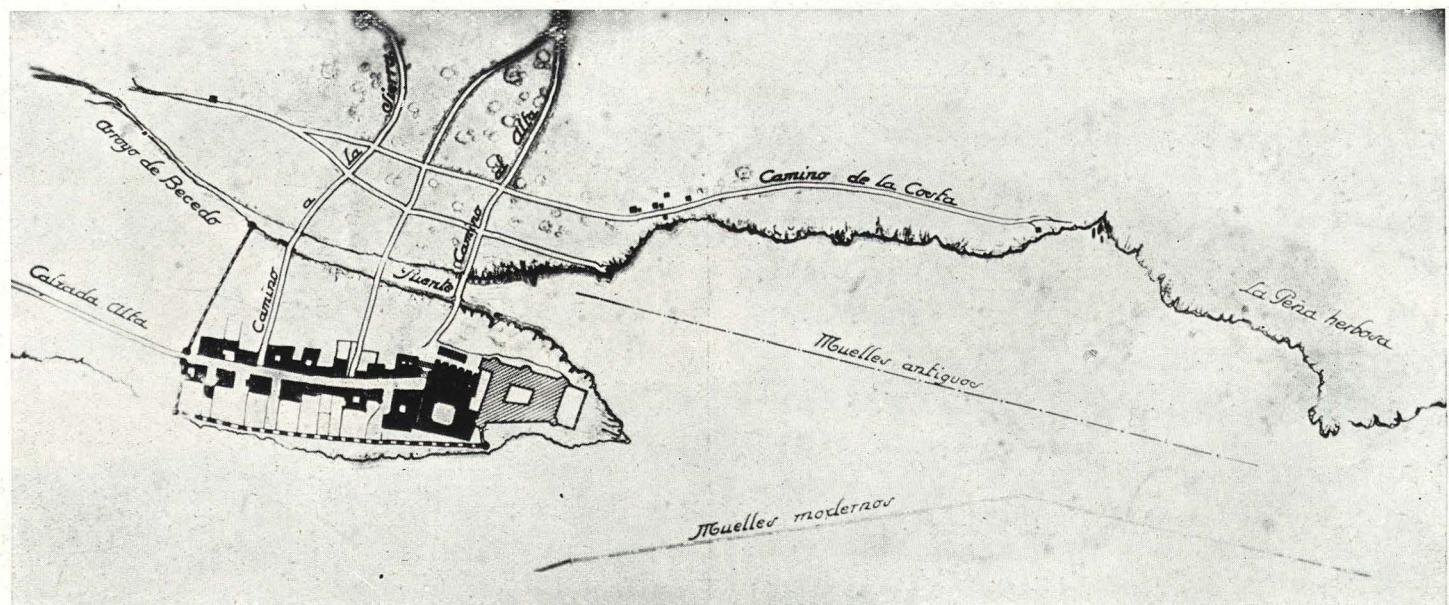
Cuando el poblado fué creciendo, saltó la ría, y comenzó a edificarse al otro lado, originándose la puebla baja, unida a lo primitivo por un puente de piedra.

El conjunto de los dos núcleos constituyó la población, recorrida por las nueve murallas, que, partiendo de la rampa de Sotileza, descendían hasta Bécedo, continuando al cubo o torreón que reforzaba el ángulo noroeste; continuaba por la actual calle de Padilla, y descendía por la de San José a lo que fué plazuela del Príncipe sobre la Ribera, al norte del edificio actual de la Hacienda.

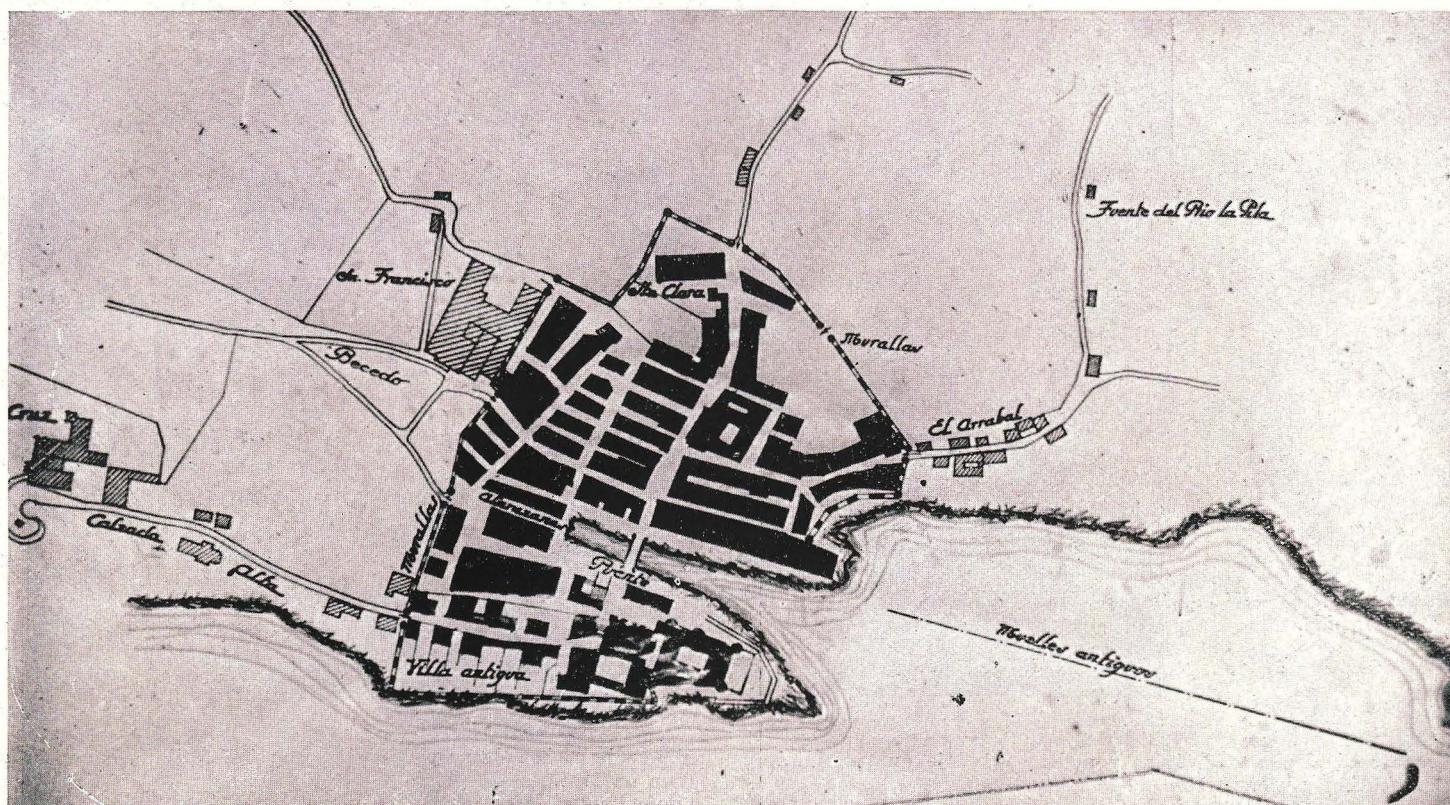
El conocido grabado de Jorge Haefnagel, de 1550, publicado por Jonson en la obra *Civitatis Orbis Terrarum*, aunque no muy ajustado a la realidad en lo que a la bahía se refiere, y de factura en exceso pintoresca, da, sin embargo, perfecta idea de la población amurallada, esto es, en su segunda fase de expansión, las murallas, el arrabal extramuros y el pequeño puerto de refugio, el castillo, la iglesia de los Cuerpos Santos, la de San Nicolás, las Atarazanas—destruidas poco antes por un incendio—, la ribera y el puente, la meseta de Calzadas Altas, con sus escarpes de la peña del Cuervo, y al fondo una gran playa que entonces existiría desde Maliaño al Astillero, al pie de la sierra de Parayas.

En este recinto se abrían siete puertas: la de San Nicolás, en el extremo de la Rúa Mayor, llamada así por el próximo convento de este nombre en las afueras (próximamente donde hoy está el antiguo hospital de San Rafael); la de Atarazanas, llamada después, en tiempo de Fernando VI, de la Reina, por ostentar un busto de su esposa, Doña Bárbara de Braganza; la de San Francisco o del Rey; la de la Sierra, al extremo Norte de esta calle; la de Santa Clara, la de San Pedro y la del Arcillero, que daba salida al arrabal.

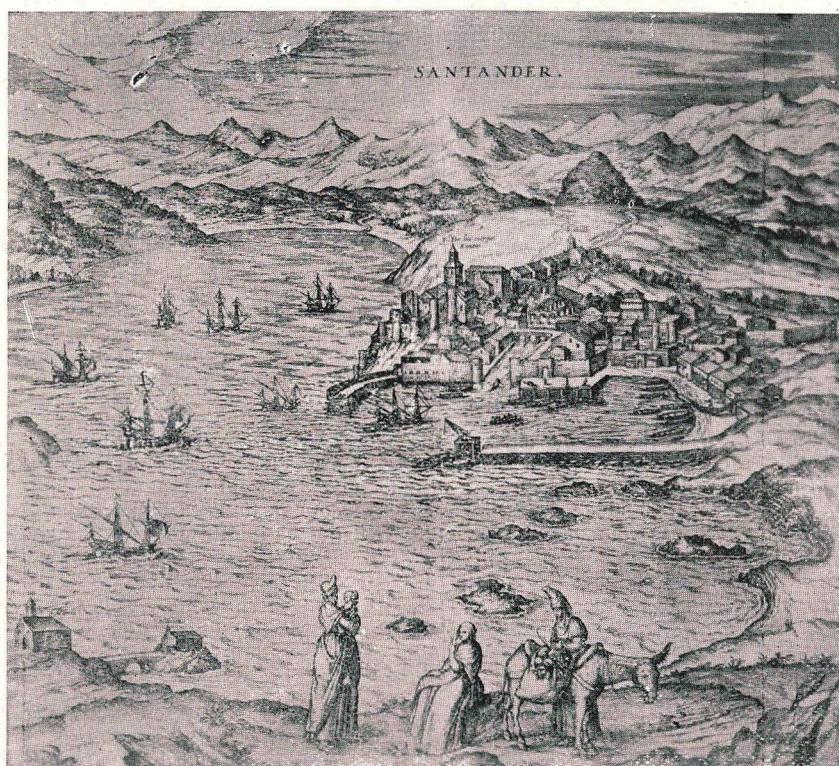
Y las calles de la puebla baja se originaron por el natural procedimiento que queda expuesto; así, la calle de Santa Clara, sobre el camino que, pasando por delante de este convento, conducía



La primitiva villa de San Andrés.



Segunda fase del crecimiento de la ciudad sobre 1550.



Grabado de la villa en 1580.

al Alta y a la costa; la de Puerta la Sierra y la de la Blanca, que entonces se llamaba de Don Gutierrez por residir en ella don Juan Gutierrez de Escalante, que reedificó gran parte de los muros y torre de la catedral, como lo acredita una lápida en ellos colocada, no llamándose de la Blanca hasta 1825, aproximadamente.

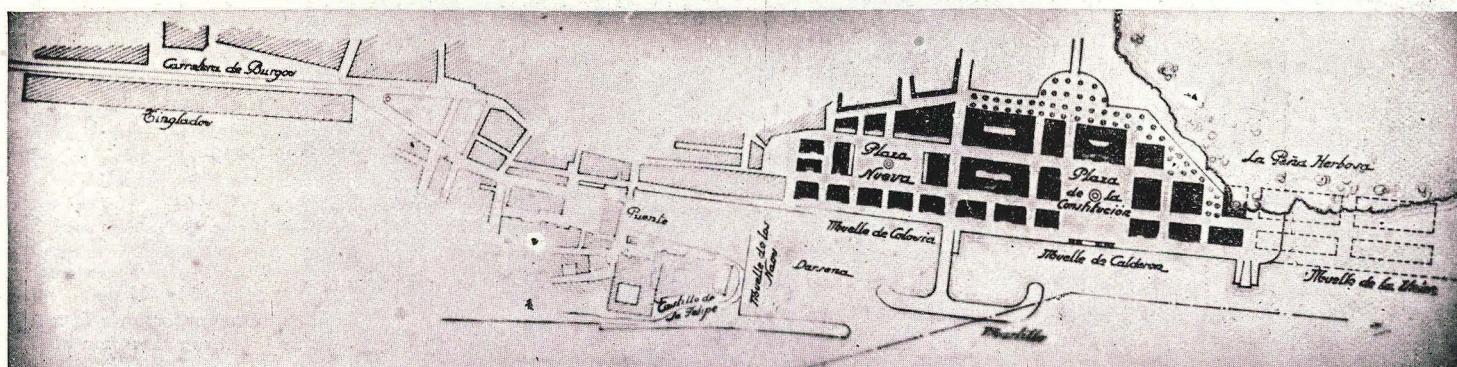
Esta calle de la Blanca daba salida al varadero de las pequeñas embarcaciones en lo que fué la plaza del Príncipe.

El convento de San Francisco estaba fuera de la muralla, y también el de Santa Cruz del Monte Calvario. El de los jesuítas o de la Compañía, del cual solamente queda en pie la mutilada iglesia, fué fundada en 1594 y ocupado por la Orden hasta su expulsión en tiempos de Carlos III. Esta iglesia, única del tipo llamado jesuítico de la ciudad, tiene, pues, antigüedad y arquitectura suficientes para que fuera respetada en el último trazado de población, como veremos después.

Esta es, pues, la segunda urbanización de las que con los años fueron formando la actual ciudad.

La tendencia de expansión siguiente de la población, es por Becedo, hacia la mues del valle. Pasa sus fuentes mayores, que estaban en la actual casa número 1 de Amós de Escalante, comenzaba un largo paseo de invierno al socaire de las tapias de las heredades por la actual alameda de Oviedo, y, más allá, el largo camino de la mues del valle, por el cual penetraría la carretera de Burgos años más tarde.

Hasta aquí, el crecimiento de la villa fué el propio de todas las de la Edad Media, es decir, siguiendo las comunicaciones de tierra adentro; pero, roto el cinturón de sus muros, entramos en una época en que, rebasados por el Este, se dispone la villa a conquistar su mar, y de aho-



El primer ensanche por Colosía y Calderón.



Un aspecto de la zona destruida.

ra más, será el puerto el único y poderoso influjo que presidirá los ensanches y urbanización de la misma.

Por los años de 1645 se trasladaron los astilleros de Santoña a Guarnizo, por considerarse mejor defendidos que en aquella plaza, y en la siguiente centuria, fué don Juan Fernández de Isla el alma de la industria naval y mercantil, y allí se construyeron los más poderosos navíos de nuestras escuadras. En el reinado de Fernando VI, bajo el Gobierno del Marqués de la Ensenada, época gloriosa de las obras públicas en España, se comenzó la construcción de las grandes carreteras nacionales, que, irradiando de Madrid, llegaban a los extremos de la península: a Cádiz, a Badajoz, a la Coruña, a Burgos, a la frontera y a Barcelona y Valencia, con ramales a otros puertos, entre ellos Santander, estableciéndose los primeros servicios de diligencias en el año de 1769. La carretera de Burgos entraba por Becedo hasta el corazón de la ciudad, buscando el puerto como remate y cabeza de los nuevos medios de transporte.

Y surge el tercer período de la urbanización, dando lugar al nuevo ensanche, para el cual se hacen por primera vez planos para su proyecto.

La villa pasa a la categoría de ciudad, merced a su Real protector en 29 de junio de 1755, colocándose entonces los bustos de los Reyes en las puertas de Becedo y Atarazanas. La población era entonces de 5.000 habitantes, alojados en 350 casas.

Don Juan de Isla presentó el proyecto de la nueva población y sus muelles en la prolongación de la carretera de Burgos.

El nuevo muelle y las calles de Colosía y Hernán Cortés y sus normales, hasta la calle del Martillo, límite por el Este del proyecto; se derribaron las viejas Atarazanas, y se rellenó la ría de Becedo hasta la antigua pescadería, levantando el nivel de la Rivera, y los nuevos muelles, de 15 varas de ancho, corrieron

primero hasta la Aduana y después hasta el Martillo a donde llegaban en 1794.

Fué el autor de este magnífico proyecto don Agustín de Colosía, capitán de la Marina Nacional.

La canal de la Rivera quedó reducida a 20 varas de anchura, y en la margen del frente, otro muelle llamado el Cay, doblaba por bajo del castillo de San Felipe, terminando en el muelle de las Naos.

Se derribaron entonces multitud de casuchas por debajo del puente y, entre ellas, los viejos mataderos de la villa, cuyos residuos y huesos se encontraban ahora al abrir los cimientos de las nuevas casas de la Rivera, y se levantaron las derribadas ahora en Atarazanas, y la nueva Aduana.

El replanteo de las nuevas manzanas del muelle llegaba a fines del siglo XVIII hasta el Martillo, llamándose a los rentistas a invertir sus caudales en la construcción, haciendo la advertencia de que todas las casas debían tener soportales.

En 1821 estaban muy adelantados los muelles más allá del Martillo, y hacia 1875 llegaban ya las edificaciones del muelle hasta Puerto Chico.

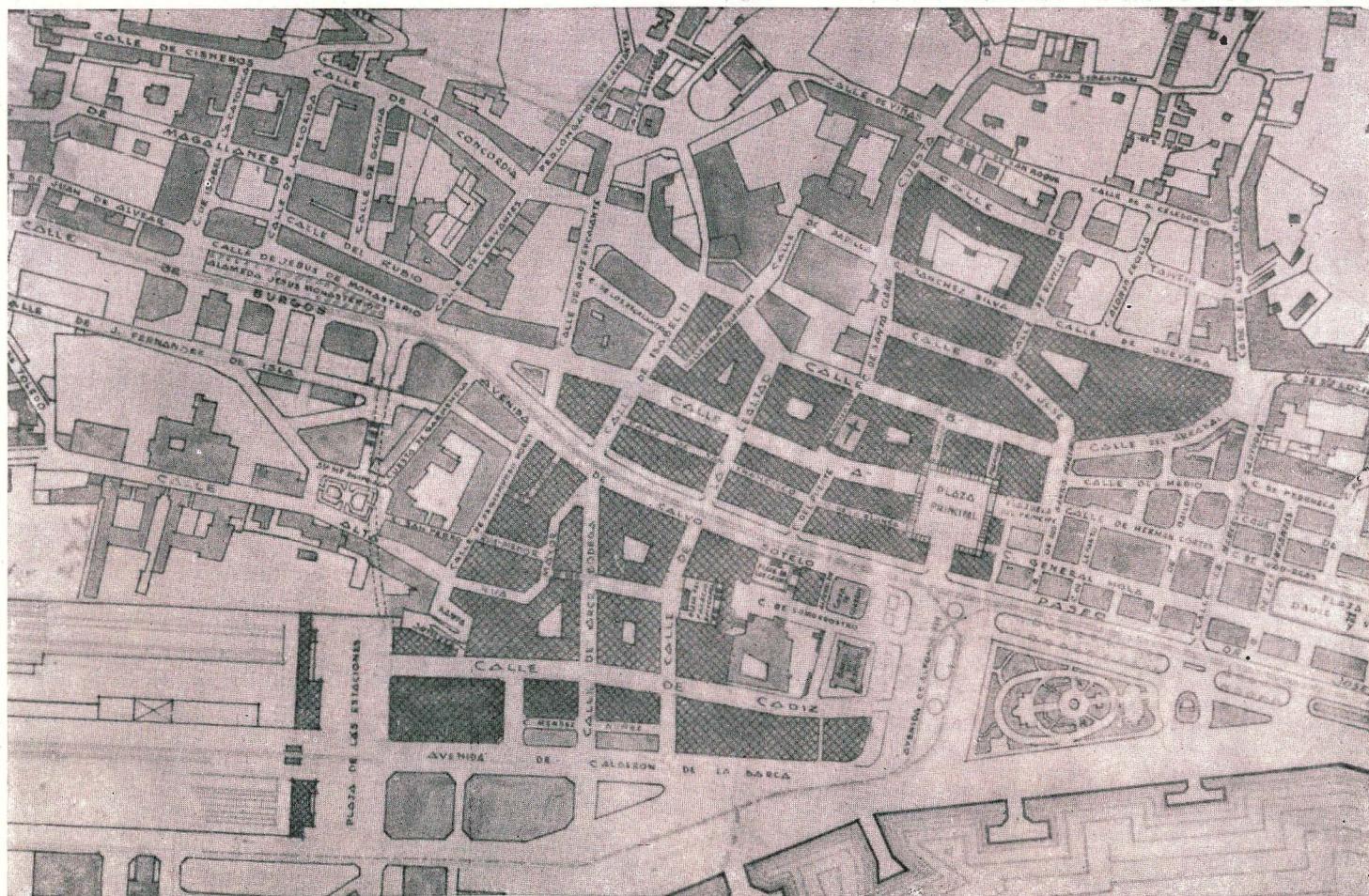
He aquí, pues, la tercera y más importante urbanización de la ciudad. En estos proyectos de Colosía y Calderón, se trazaban dos hermosas plazas: la llamada Nueva, donde después se construyeron los mercados del Este, y la Mayor, que también debería tener soportales, que, aunque se construyeron algunos, fueron abandonados después.

Las restantes zonas de los alrededores se fueron construyendo con desorden, por Santa Lucía, Río la Pila, Viñas y el Monte, y difícilmente se van rectificando en la actualidad.

Apareció después un nuevo elemento de transporte, con el que no se contaba: fué el ferrocarril, que se metió en la ciudad por



Otro aspecto de la zona destruida por el incendio.



Nuevo trazado de la zona destruida.

donde menos se pensaba, cogiendo, como dice Escalante, por la espalda las andrajosas casas de la calle Alta, para ganar fácilmente el puerto, y fué preciso elaborar un proyecto de nuevo ensanche por Maliaño, con nuevos muelles, tinglados en el puerto y almacenes, y, al quedarla aislada la población, se rellenó el canal, formándose la plaza donde primeramente estuvo la estatua de Velarde y hoy la casa de Correos.

En 1851 se aprobaba el nuevo plano de Maliaño y se comenzaron los rellenos y las nuevas construcciones, que, a pesar del relleno de la dársena y el canal, quedaban muy aisladas del núcleo de la ciudad, hasta que el incendio y el nuevo túnel o pasaje de Peña han venido a solucionar en gran parte este defecto.

EL INCENDIO

Un nuevo elemento, completamente imprevisto, vino a influir con devastadora violencia sobre todos los planes antiguos y modernos de urbanización de la ciudad: el fuego aterrador, que asoló las pueblas alta y baja, siendo notable que la destrucción total marca exactamente el perímetro ocupado por ambas.

En la historia de la ciudad quedará para siempre señalado este horrible desastre, que, contemplado ya a distancia, y no habiendo causado víctimas entre la población, y atenuadas por los Poderes Pùblicos las fatales consecuencias en los intereses y en la economía de los vecinos, se nos presenta ya como altamente beneficioso para la urbanización de la ciudad.

Con rapidez desconocida en estos casos, y buscando las mayores garantías de éxito, se encomendó el estudio de los nuevos trazados de la zona siniestrada a la mayor autoridad en la materia, la Dirección General de Arquitectura en colaboración con la técnica municipal.

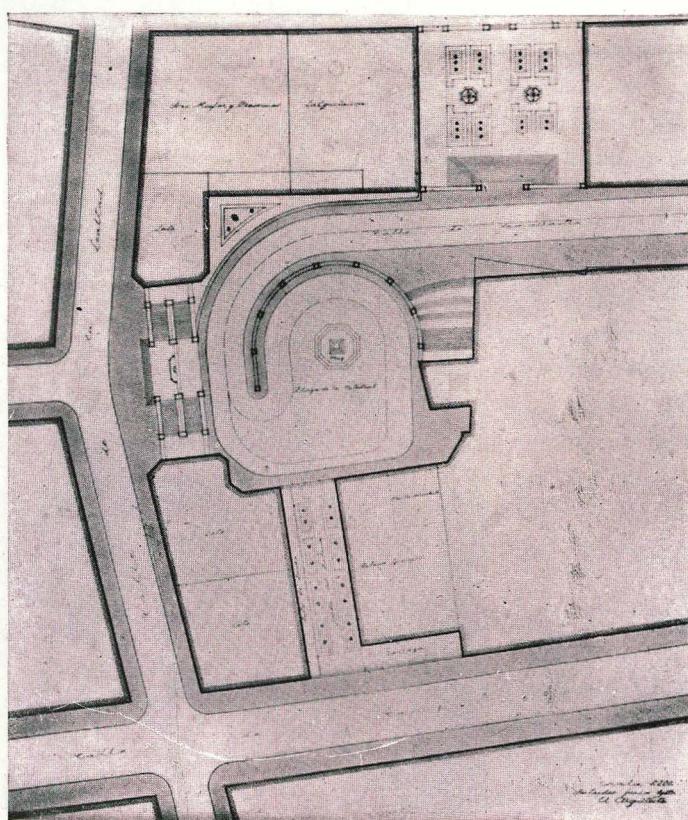
El primero e indiscutible acierto fué el tomar, tras meditadas reflexiones por la magnitud del gasto, la determinación de desmontar la colina de Ruamayor, con lo cual se amplió la parte llana y se resolvió para siempre la comunicación de las dos zonas que separaba.

Dos problemas secundarios se presentaban al hacerlo: los accesos a la Catedral y la diferencia de rasantes entre la zona desmontada y la parte alta de Ruamayor y la calle Alta. El primero ha quedado totalmente resuelto con la subida de la calle de Somorrostro hasta la misma puerta de los claustros, la escalinata de la llamada plaza de los Caídos y la más importante de acceso a la terraza desde la calle de la Lealtad.

El segundo, de más difícil solución, se ha hecho posible con una calle desde Arce Bodega hasta la calle Alta, algo quebrada y pendiente, y una escalinata de alargados tramos desde dicha ca-

lle de Arce Bodega, que, si no son soluciones perfectas, representan un mal menor ante las enormes ventajas del desmonte, ya señaladas.

Y este proyecto de rampas y escalinatas de acceso a la catedral, se ha trazado con la vista fija en dejar los mayores espacios libres, para mayor lucimiento de la catedral que, espléndidamente res-



Accesos a la Catedral.



Proyecto de plaza porticada.

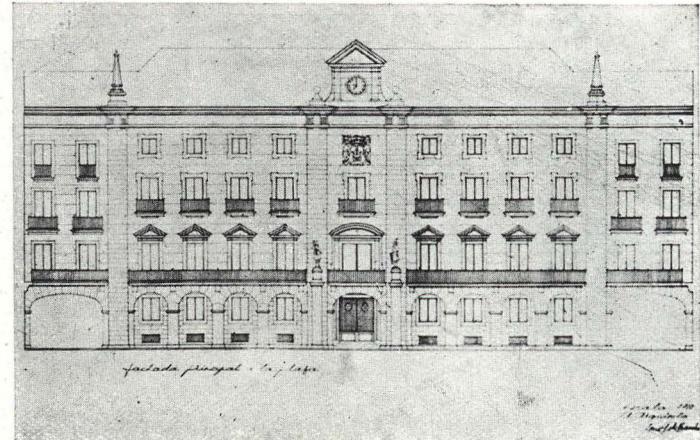
taurada por la Dirección General de Regiones Devastadas, no tardará mucho en terminarse para admiración de propios y extraños.

El segundo acierto, pese a las críticas prematuramente lanzadas, es la conservación y restauración de la iglesia de la Compañía, que tiene el suficiente mérito en sí y a parte del que le da su antigüedad para ello, aunque esta conservación haya obligado a desviar algo la dirección de la calle A, hoy de Juan de Herrera. Seguramente, terminada la reconstrucción, los forasteros que viniendo del muelle lleguen a esta calle, eje espiritual del trazado general, como la calificó acertadamente el ilustre Muguruza, por estar determinado por la Catedral y la Compañía, recogerán el mejor recuerdo de su excursión por la ciudad, ya que las fachadas de los grandes edificios de la Avenida, no serán para ellos más ni menos que las que hayan podido ver en cualquier otra población moderna.

En el centro de la zona se proyectaba la plaza porticada. En ciertos sectores se formó algo de ambiente en contra de esta plaza. Situémonos en los días posteriores al siniestro. La Aduana de Carlos III era, sin disputa, el más bello edificio de Santander; nadie dudaría que debiera ser reconstruido, y en el mismo lugar que ocupaba, aunque su destino actual era ya el de la Delegación de Hacienda.

El Gobierno Civil, alojado en ella, también era ocasión de que obtuviera un edificio propio y en consonancia con su categoría.

El Gobierno Militar se alojaba en una casa de alquiler, si buena, impropia de su alto rango. Y el Ayuntamiento, a pesar de su construcción relativamente moderna (escasos 50 años), por su



Proyecto de Ayuntamiento en el fondo de la plaza.

estructura interior no es ya apropiado para su noble representación.

¿Por qué no agrupar todos estos organismos oficiales en un solo y gran palacio, que esto es al fin el conjunto de la plaza porticada? Y tomando por motivo principal de la composición el bello edificio de la Aduana los agruparon en una plaza de pórticos, de Arquitectura severa y tradicional. Pudiera discutirse su emplazamiento, pero si se examinan los planos de la ciudad, no habría otro lugar más adecuado por multitud de razones.

Se dice que estrangula la zona comercial, pero nada perderán con ello las otras calles que la rodean y el comercio se extenderá como ya lo viene haciendo, por Becedo e Isabel II, por la Lealtad, por la Puntida y Hernán Cortés y por el mismo muelle.

Muchas personas se declararon al principio enemigas de esta plaza; van reaccionando a medida que avanzan las obras, y van comprendiendo el verdadero valor de esta plaza *Representativa*, y esto explica que se acogiera con general aplauso la idea de emplazar en su centro la estatua de Velarde, iniciativa feliz por todos conceptos, y que, si representa un debido homenaje al héroe de la Independencia Nacional, es también máximo honor para la plaza misma.

En el centro de esta plaza se proyectó el Ayuntamiento, siendo verdaderamente sensible que, en el momento actual, ya casi edificado el resto de la misma, se haya desistido por la Corporación de llevarlo a cabo, habiendo enajenado el solar al Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Santander, destruyendo el concepto de Plaza Representativa que imaginaron los autores del proyecto.



Vista de la Avenida de Calvo Sotelo, con las nuevas construcciones.