



Facultad de Filosofía y Letras

Máster en Patrimonio Histórico y Territorial

**La desaparición y refuncionalización del patrimonio  
portuario-industrial de Santander.**

**The disappearance and refunctionalization of the port-industrial heritage of  
Santander**

Autor

Miguel Ángel Hernando Gómez

Director

Gerardo J. Cueto Alonso

Curso

2024 / 2025

## **RESUMEN**

El patrimonio portuario-industrial es uno de las formas más modernas de las diferentes especialidades del patrimonio. Su proximidad a nuestros tiempos hace a este patrimonio ser considerado como algo que no debe conservarse en su justa medida. Por ello, es importante remarcar el papel que tiene y su refuncionalización, término aplicado a la reutilidad de elementos del pasado. Con todo esto, nos situamos en el frente marítimo de Santander, el cual a lo largo de los años ha ido sufriendo diversas modificaciones, causando la desaparición de diversos elementos portuarios-industriales que presentaban un fuerte valor histórico-social. Otros casos también en el frente marítimo de Santander, aunque en menor medida, han sido reutilizados, evitando la desaparición de los mismos y alargando su vida útil. Esto también ha ocurrido en otras ciudades españolas que comentaremos a modo de ejemplos. Por tanto, en este trabajo traemos a la memoria el patrimonio portuario-industrial desaparecido en Santander y la refuncionalización de algunos elementos del mismo tipo. Además de comentar posibles acciones que se pudieron llevar a cabo antes que demoler y olvidar el rico patrimonio industrial que la ciudad tuvo.

**Palabras clave: Patrimonio industrial, Patrimonio marítimo, refuncionalización, frentes marítimos.**

## **ABSTRACT**

The port-industrial heritage is one of the most modern forms of the different specialties of heritage. It's proximity to our times makes this heritage often considered as something that does not need to be preserved to its full extent. Therefore, it is important to highlight its role and its refuncionalization, a term applied to the reuse of elements from the past. With all this, we find ourselves on the maritime front of Santander, which over the years has undergone various modifications, causing the disappearance of several maritime-industrial elements that had significant historical and social value. Other cases on the maritime front of Santander, although to a lesser extent, have been reused, preventing their disappearance and extending their useful life. This has also occurred in other Spanish cities, which we will discuss as examples. Therefore, in this work, we bring to memory the disappeared maritime-industrial heritage in Santander and the refuncionalization of some elements of the same type. Additionally, we will discuss possible actions that could have been taken before demolishing and forgetting the rich industrial heritage that the city once had.

**Key words: Industrial heritage, maritime heritage, refuncionalization, waterfronts.**

## **ÍNDICE**

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. OBJETO DE ESTUDIO Y GRADO DE INTERÉS.....</b>	<b>3</b>
<b>3. LOS CONCEPTOS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL Y REFUNCIONALIZACIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>4. LA NUEVA CARA DEL FRENTE MARÍTIMO: ALGUNOS EJEMPLOS DE CIUDADES PORTUARIAS ESPAÑOLAS.....</b>	<b>11</b>
<b>5. ÁREA DE ESTUDIO: LA CIUDAD Y EL PUERTO DE SANTANDER</b>	<b>17</b>
<b>6. LA DESAPARICIÓN Y REFUNCIONALIZACIÓN DEL PATRIMONIO PORTUARIO-INDUSTRIAL EN EL PUERTO DE SANTANDER.....</b>	<b>25</b>
<b>6.1. PATRIMONIO PORTUARIO-INDUSTRIAL DESAPARECIDO.....</b>	<b>26</b>
<b>6.2. PATRIMONIO-PORTUARIO-INDUSTRIAL REFUNCIONALIZADO.....</b>	<b>42</b>
<b>7. CONCLUSIONES.....</b>	<b>55</b>
<b>8. ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>56</b>
<b>9. ÍNDICE DE FIGURAS.....</b>	<b>56</b>
<b>10. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>61</b>
<b>10.1. FUENTES.....</b>	<b>61</b>
<b>10.2. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>64</b>

## **1. INTRODUCCIÓN**

A lo largo de las últimas décadas, el puerto de la ciudad de Santander ha ido sufriendo diversas modificaciones, transformando su paisaje y sus condiciones. Es por ello que en este trabajo de fin de máster vamos a abordar algunos aspectos, como el patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado de esa ciudad. Abordaremos temas tales como la definición de patrimonio industrial, el término refuncionalización y, luego, abordaremos de manera breve el puerto de Santander y su evolución.

Dicho objeto, como ya hemos mencionado brevemente, son las antiguas edificaciones o bienes que han desaparecido o han sido refuncionalizados y que forman parte del patrimonio portuario-industrial del Puerto de Santander, tales como la Antigua Lonja, las Naves de Solvay, la Draga Loreto, el Centro Cívico Tabacalera, la Grúa de Piedra o las Naves de Gamazo/ Fundación Enaire.

## **2. OBJETO DE ESTUDIO Y GRADO DE INTERÉS**

Los objetivos que planteamos se basan en tres principales: investigar sobre el patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado en Santander; valorar el posible uso o la refuncionalización que pudo haber tenido, si no hubiera sido demolido y, por último, realizar una reflexión sobre la tendencia al abandono y la desaparición de este patrimonio.

A su vez, se puede hablar de dos objetivos secundarios. El primero consistiría en contrastar las diferentes fuentes para conocer los casos de estos elementos para analizarlos, localizarlos y darlos a conocer. Por otro lado, el segundo objetivo sería comparar con casos de patrimonio portuario-industrial que se han conservado.

Respecto al grado de interés, es importante dar a conocer este patrimonio olvidado, contar su historia, sus posibles usos. A través de ejemplos que han tenido una refuncionalización y por lo que se pudo haber realizado con ellos.

En cuanto a la metodología utilizada para este Trabajo de Fin de Máster se ha buscado la información más reciente acerca de la renovación de los frentes marítimos de España y más en profundidad el frente marítimo de Santander, al tratarse de nuestra zona de estudio, examinando su historia y evolución. Además de esa documentación, se han consultado los Archivos de la Autoridad Portuaria de Santander y Municipal de Santander, gracias a ellos se

han obtenido documentos acerca de los elementos desaparecidos o refuncionalizados, además de un amplio fondo fotográfico con los cuales se ha podido investigar y comprobar de primera mano la situación de este patrimonio portuario-industrial y poder conformar este estudio.

### **3. LOS CONCEPTOS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL Y REFUNCIONALIZACIÓN**

Antes de asentar las bases de los conceptos, debemos hablar de la arqueología industrial. Es importante mencionarla ya que existen diferencias entre la historia industrial y la arqueología industrial. La primera se basa en su totalidad en el empleo de fuentes manuscritas o impresas, mientras que la segunda se basa en el trabajo de campo y el estudio organizado. Con el uso de la palabra “industrial” enmarcamos el tema en un momento concreto, un período de desarrollo tecnológico y económico, donde son características las fábricas y los trabajadores, enmarcado en los siglos XIX y XX. Hay ciertos autores que precisan más el lapso de tiempo, en los momentos de la Revolución Industrial, 1750-1850 aproximadamente, ignorando la esencia de la arqueología industrial, que es proporcionar hechos de la historia de la industria y la tecnología, datos que las bibliotecas, archivos y museos no nos ofrecen al completo (Hudson 1996, p.5). La *Carta de Nizhny Tagil* definió esta disciplina como “un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos. La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial” (TICCIH 2003). Es por ello que la arqueología industrial nos hace disminuir los errores que se pueden cometer en la investigación, siendo una fuente complementaria de pruebas a lo que se encuentra en los fondos, fotografías y archivos (Hudson 1996, p.5). Por tanto, utilizaremos no solo bibliografía, fotografías históricas y datos que se puedan encontrar en libros, sino que completaremos la investigación con arqueología industrial.

Una vez mencionada la arqueología industrial, debemos comentar el origen y la definición del patrimonio industrial. Dónde surgió y qué es el patrimonio industrial, para asentar unas bases de conceptos. El origen está bastante definido pero el término, se puede abordar de diferentes maneras y con diferentes definiciones.

Este término de “patrimonio”, en palabras de Pardo Abad (2016, pp. 7-8) hace referencia a la asignación, por parte de la sociedad o de una institución, de un valor concreto

de bienes materiales e inmateriales de épocas pasadas. La idea de patrimonio ha ido evolucionando: de ser concebido y valorado por criterios puramente estéticos, ha pasado a englobar todo aquello que es objeto de estudio y es testimonio de una época, reforzando la memoria colectiva del presente.

Este autor continúa hablando del origen del patrimonio industrial, cómo surgió tras los primeros viajes ilustrados y el interés que mostraron ciertas personas, a través de sus observaciones, donde se incluyeron referencias a la industria, mostrando fascinación por el progreso tecnológico del hombre en el siglo XX. En esos momentos, lo cultural comenzó a identificarse con lo artístico y el arte fue el protagonista; la intensificación industrial, por otro lado, al tener diversos avances de manera habitual, tuvo menor poder de seducción.

Tras la Segunda Guerra Mundial, comenta Pardo Abad, surgió el turismo de masas, enfocado en el turismo de sol y playa, dejando de lado el interés industrial. Además, se produjeron grandes innovaciones como la aparición de nuevos materiales, utensilios, sistemas productivos, etc. lo cual llevó, a un cambio de mentalidad y de hábitos, la llamada era postindustrial. Llegó la automatización y, por ende, la modernización de las industrias cambiando todo. Esto llevó a la consideración y la conservación de estos restos de la era industrial, siendo testimonios de un tiempo pasado. (Casanelles I Rahóla 2007, pp.61-62).

Esta conservación de restos de la era industrial comenzó, por tanto, con la crisis económica de mediados de la década de 1970. Se mostró un interés por esas máquinas antiguas, por instalaciones industriales abandonadas, por antiguas chimeneas, etc. Fue así como poco a poco se fueron patrimonializando estos restos y surgió el patrimonio industrial, siendo el más joven de los patrimonios por sus restos recientes. (Pardo Abad 2016, p.8).

En el caso de España, como comenta Cueto Alonso (2016, pp. 173-186), la salvaguarda de este patrimonio llegó de manera tardía, siendo un reflejo menos relevante de lo que estaba ocurriendo en el resto de países europeos. Fue en 1979 cuando surgió, por iniciativa de ingenieros catalanes, la *Associació del Museo de la Ciència i la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya*, que sigue en actividad a día de hoy. En 1982 se celebraron las *I Jornadas sobre la Protecció i Revalorizació del Patrimoni Industrial*, siendo el primer encuentro oficial de investigadores y defensores del patrimonio industrial. En estas jornadas se propuso iniciar la puesta en marcha una serie de museos industriales en Comunidades Autónomas como el País Vasco y Cataluña, realizándose sólo en la segunda un año más tarde con la rehabilitación de la fábrica Vapor Aymerich, Amat y Jover.

Posteriormente, Cueto Alonso continúa diciendo que en 1986, se constituyó la *Asociación Española de Patrimonio Industrial y Obra Pública*, que cesó su actividad a principios de los 90. A su vez, se fundaron otras asociaciones como la *Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública* o la *Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial*. Con el paso del tiempo decayó el interés de este patrimonio hasta 1997, con la fundación en Asturias de la *Asociación Industria Cultura Naturaleza*, y en 2004 surgió la franquicia española de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (en adelante TICCIH). No solo se centraron en el patrimonio industrial, también se enfocaron en sectores específicos del mismo, por poner dos ejemplos: La *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (1985), la *Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero* (1995).

Por último, Cueto Alonso habla de la Ley estatal 16/1985, donde no quedó recogido expresamente el Patrimonio Industrial, ya que el concepto de este patrimonio aún no había calado en la sociedad española. Es a partir del presente siglo cuando en la legislación se comienza a prestar atención a este patrimonio, como en la Ley 1/2001 de Asturias o la Ley 14/2007 del Patrimonio Histórico de Andalucía, y a su vez se iría fraguando el Plan Nacional de Patrimonio Industrial.

A nivel global, el TICCIH, definió el patrimonio industrial en su *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial* de 2003 de la siguiente forma:

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.”. (TICCIH 2003).

Por otro lado, existe el Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Comenzó a fraguarse en el año 2000 por parte del Instituto del Patrimonio Histórico Español, hoy llamado Instituto del Patrimonio Cultural de España. En abril de 2001, el documento fue aprobado por el Consejo de Patrimonio, siendo asumido por todas las Comunidades Autónomas. Tras diez años de aplicación, se empezaron a ver los diversos problemas que tenía y se puso en marcha su revisión, ya que hubo una desigual participación de las Comunidades Autónomas en el desarrollo del Plan; tampoco hubo una comisión que apoyase este desarrollo, no hubo un

inventario de los bienes industriales, etc. Entre noviembre de 2010 y marzo de 2011 se redactó la revisión, se amplió el concepto de patrimonio y se atendió a la experiencia adquirida en los diez años de vigencia del anterior Plan. Se incorporaron nuevos apartados, criterios de intervención que se toman de la *Carta de Nizhny Tagil* y un largo etc. conformando un plan que a día de hoy sigue vigente. (Humanes Bustamante 2011, pp.50-51).

Con todas estas modificaciones el Plan Nacional de Patrimonio Industrial (2015, pp.11-13) define el Patrimonio Industrial como “el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico”

Volviendo a la delimitación cronológica, dentro del Plan de Patrimonio Industrial se incluyen todas aquellas manifestaciones que se encuentren comprendidas entre la mitad del siglo XVIII y el momento en que comienza a ser sustituidas total o parcialmente por otros sistemas en los que interviene la automatización. Respecto a los diferentes tipos de bienes, el Plan de Patrimonio Industrial los diferencia de la siguiente manera: bienes inmuebles, bienes muebles y bienes inmateriales.

Los bienes inmuebles se pueden diferenciar en cuatro tipos, siendo estos los elementos, conjuntos, paisajes y sistemas y redes industriales; los bienes muebles se pueden clasificar en artefactos, utillajes, archivos y mobiliario y accesorios del entorno social del trabajo. Por último, los bienes inmateriales se engloban en las entidades de memoria de industria.

Una vez hemos definido el patrimonio industrial, debemos definir el otro término de nuestro interés: la refuncionalización. Actualmente, es una metodología muy habitual en el tema del patrimonio, en especial en la arquitectura, pero esta idea ya se pudo apreciar desde el siglo XV (Mostrada 2007, p.46).

No solo en patrimonio es utilizado el término; algunos autores, como el poeta alemán Bertolt Brecht utilizan la refuncionalización, en su caso el *Umfunktionierung*, traduciéndose

como “transformación funcional o refuncionalización” en sus escritos, creando un legado no para ser venerado sino para ser utilizado a modo de una caja de herramientas, algo que tiene una base y se puede utilizar de nuevo. (García 2012, pp.66-67).

La refuncionalización, por tanto, trata de generar productos, edificios, obras, etc. nuevos a partir de lo ya hecho. (Bianchi 2010, p.85). Esta práctica ha crecido exponencialmente desde la segunda mitad del siglo XX y ha sido realizada en edificios con un alto contenido histórico y ha sido llevada a cabo por diferentes arquitectos. Por mencionar algunos tenemos a Antonio Fernández Alba, Giorgio Grassi o Carlo Scarpa entre otros. (Mostrada 2007, p.48).

No solo hay que refuncionalizar los diferentes bienes, también debemos conservarlos para su perduración y protegerlos. Por ello, en primer lugar debemos diferenciar entre conservación y restauración para luego, hablar de la normativa y la conservación y restauración de los tipos de bienes del patrimonio industrial.

En primer lugar, debemos mencionar que a pesar de ser términos diferentes, la conservación y la restauración están ligadas entre sí. La conservación son todas aquellas medidas o acciones que tengan como objetivo la salvaguarda del patrimonio cultural tangible, asegurando su accesibilidad a generaciones presentes y futuras. Dentro de la conservación existen la conservación preventiva, la curativa y la restauración (ICOM-CC 2008).

Comentando brevemente acerca de la conservación preventiva, ya que para el patrimonio industrial es muy necesaria por el rápido deterioro de los elementos que conforman este patrimonio, no solo eso, también se debe tener en cuenta el riesgo que puede suponer para las personas el entrar a fábricas, almacenes, etc. que presentan un estado serio de abandono, poniendo en riesgo la integridad de la persona misma (Cueto Alonso 2021, p.105). El Plan Nacional de Conservación Preventiva dice lo siguiente sobre ella:

“Es una estrategia de conservación del patrimonio cultural que propone un método de trabajo sistemático para identificar, evaluar, detectar y controlar los riesgos de deterioro de los objetos, colecciones, y por extensión cualquier bien cultural. Su objetivo fundamental es eliminar o minimizar dichos riesgos, actuando sobre el origen de los problemas, que generalmente se encuentran en los factores externos a los bienes culturales, evitando con ello su deterioro o pérdida y la necesidad de acometer drásticos y costosos tratamientos aplicados sobre los propios bienes” (Plan Nacional de Conservación Preventiva 2018, p.3).

De este mismo plan se pueden extraer tres amenazas claves para la conservación preventiva, siendo: daños o pérdidas causados por actos antisociales (robos, expolio, vandalismo, etc.); daños causados por condiciones del medio exterior, como la humedad, la topografía o la estabilidad del edificio; la tercera amenaza, es el mantenimiento de inmuebles e instalaciones inexistentes o inadecuadas. Esto se refiere a la falta de un propietario o que, habiendo uno no tenga medios para conservarlo. Para evitar estas amenazas existen una serie de estrategias que se basan en tres objetivos: evitar la pérdida de elementos, consolidar y reforzar las estructuras y descartar la reconstrucción y restauración de todos los bienes patrimoniales. Dichas estrategias son las siguientes: eliminación de riesgos para garantizar la seguridad de las personas, limpieza y consolidación básica del lugar, consolidación y refuerzo de estructuras, adecuar los accesos e itinerarios, en caso de que se pueda acceder a las mismas, restaurar los elementos de mayor valor patrimonial y tener unas estrategias complementarias como pueden ser la divulgación y educación del elemento industrial para la sociedad. (Cueto Alonso 2021, pp.106-112).

Centrándonos ahora en la restauración, esta se trata de todas aquellas acciones aplicadas de manera directa a un bien individual y estable, que tienen como objetivo facilitar su apreciación, comprensión y uso. Estas acciones sólo se realizan cuando el bien ha perdido una parte de su significado o función a través de una alteración o un deterioro pasados. Se basan en el respecto del material original. En la mayoría de los casos, estas acciones modifican el aspecto del bien (ICOM-CC 2008).

Algunos autores, como Álvarez Areces (2011, pp.24-25) realizan un comentario crítico sobre la restauración y refuncionalización diciendo lo siguiente:

“No se trata de vender los objetos sino de desarrollar la cadena de valor asociada a los elementos patrimoniales, ya sea en museos, turismo, industrias culturales, rehabilitación y reutilización funcional en actividades que contribuyan a la mejora y mayor calidad de vida de la gente en ciudades y territorios”.

Continúa diciendo: “La conservación en arquitectura industrial de bienes históricos ha tomado fuerza cuando son “catedrales de trabajo”, conjuntos industriales o paisajes, tanto por sus connotaciones como por su imponente presencia. La “refuncionalización” o reutilización del patrimonio industrial debería representar un momento de ajuste de lo construido atendiendo a necesidades cambiantes, no una perversión para alterar lo original, sino agregar

nuevas estructuras indispensable al nuevo uso, que den un significado formal y material, además que funcional, coexistiendo las diversidades introducidas con lo antiguo”.

Por otro lado, debemos hacer la siguiente pregunta, ¿en qué orden debemos llevar las actuaciones? Primero se debe poner orden en los bienes muebles o inmuebles e identificar los riesgos. Luego, hay que tomar medidas en los bienes con mayores riesgos y, por último, adoptar un plan exhaustivo de conservación preventiva y tomar medidas para su interpretación y su difusión (Arroyo Serrano, Giménez Prades y Sánchez Mustieles 2018, p.28).

Es importante remarcar que la conservación es un proceso complejo y demanda la colaboración de profesionales expertos y cualificados. El ICOM, menciona que cualquier proyecto que implique acciones directas requiere de un conservador-restaurador (ICOM-CC 2008).

Pero, ¿por qué restaurar o reutilizar los espacios industriales? Uno de los motivos es que cumplen de forma coherente unos objetivos dentro de las necesidades de las manifestaciones artísticas. Estos lugares industriales presentan naves diáfanas, almacenes, oficinas, espacios amplios donde el artista puede presentar sus obras. Por poner algunos ejemplos, durante la década de los años ochenta se rehabilitaron espacios como la Estación de Orsay en París, la Fábrica Fiat de Turín o el Depósito del Canal de Isabel II de Madrid. Esta relación entre arte e industria puede darse en cuatro tipos de actuaciones, siendo las siguientes: actuaciones por generación espontánea, donde los numerosos artistas comienzan a residir y/o tener sus talleres en un barrio concreto utilizando espacios industriales; actuaciones programadas, donde se crean centros de arte, museos, centros artísticos etc., por parte de las políticas urbanísticas en esos espacios industriales y atraen a los artistas a la zona; tercer tipo de actuaciones, las puntuales, donde el artista rehabilita una antigua instalación industrial en desuso; y la última actuación, la fábrica como objeto artístico y ocupación temporal, en donde el lugar, el objeto o el elemento industrial es un objeto del propio artista o inspira sus obras. (Aguilar Civera 2011, pp.43-48).

Otros autores, como Cueto Alonso, reflexionan sobre la escasa consideración social hacia el patrimonio industrial, a pesar de los esfuerzos por parte del ámbito académico y las asociaciones comprometidas con la memoria de trabajo. Ante esto, se genera la idea de demoler los restos industriales para generar suelos para nuevos espacios. No hace falta mencionar que son muchos los elementos industriales que han desaparecido y que

desaparecerán con el paso del tiempo, pero afortunadamente otros se han salvado debido a sus nuevos usos, siendo un recurso económico capaz de dinamizar un espacio en crisis. Muchas actuaciones se limitan a acondicionar el edificio, remodelar la fachada y cambiar la distribución interior, estando enfocado a lo cultural, como ya hemos mencionado. (Cueto Alonso 2016, pp.189-191).

#### **4. LA NUEVA CARA DEL FRENTE MARÍTIMO: ALGUNOS EJEMPLOS DE CIUDADES PORTUARIAS ESPAÑOLAS**

Desde los años ochenta, ha sido muy común en diferentes ciudades del mundo la aparición de museos y centros de arte contemporáneo, siendo motores de regeneración o revitalización de espacios urbanos degradados. Algunos de esos espacios eran los conocidos como *waterfront* o frentes fluviales o marítimos, zonas que poseían un gran patrimonio industrial obsoleto y espacios “de ribera” que podían convertirse en polos de renovación (Sazatornil Ruiz 2021, p.118).

Es por esta transformación que, en este apartado, se expondrán diversos ejemplos de ciudades que renovaron su frente marítimo, causando la desaparición del patrimonio industrial o refuncionalizando su uso. Un primer ejemplo de esta revitalización de los frentes marítimos fue San Francisco y la transformación del *Pier 39*, a finales de la década de los 70 y principios de los 80, comenta Alemany Llovera (2015, pp.71-75). Con esta idea, continúa diciendo, se buscó la mejora urbanística de la ciudad en sus espacios de relación con el puerto, permitiendo la creación de nuevos espacios públicos, con nuevos equipamientos y la renovación de zonas antiguas. Además, con esto se buscó un desarrollo socio-económico creando en esta remodelación diversos servicios. A continuación se comentarán algunos ejemplos de ciudades españolas.

La intervención en A Coruña, se puede considerar como una privatización del espacio y se ha desarrollado en tres actos. Tal y como se muestra en una de las imágenes (fig. 1) se consideran tres subáreas de espacio portuario que han sido (*La Mariña*), están siendo (*Hotel Finisterre* y “*La Solana*”) y serán transformadas (*Puertos Interiores*).

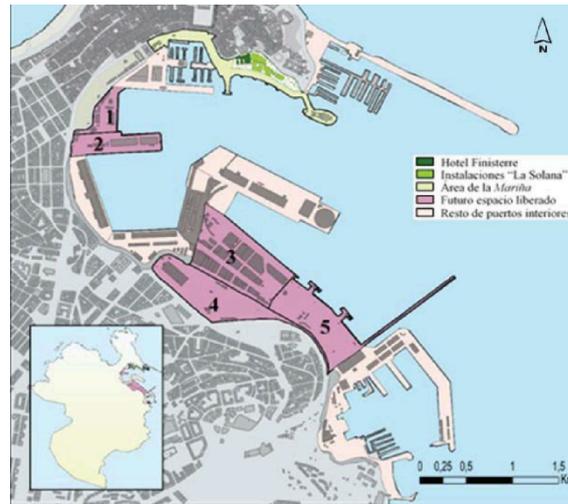


Fig. 1. *Coruña y su reconversión portuaria*. Fuente: RODRÍGUEZ-BARCÓN, A., CALO, E. Y OTERO-ENRÍQUEZ, R. 2018. Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica. *Ciudades*, N° 21, pp.99-120. ISSN: 2445-3943. P.105.

El primer acto, o lo que ya fue transformado, es la explanada de la *Mariña*. Esta zona fue peatonalizada con una explanada de más de 50.000 metros cuadrados. Las obras comenzaron en 2005 con un Palacio de Congresos, y en 2011 se construyó una terminal de cruceros, finalizando en 2015 con la explanada comentada. La intencionalidad de este proyecto fue atraer y acoger a los turistas. Los propios autores lo consideran como una artificialización de la ciudad, destruyendo la memoria colectiva de la misma.

El segundo acto hace referencia a los terrenos de “La Solana y el Hotel Finisterre”. Estos terrenos, según los autores, pasaron a ser suelo patrimonial en 1999 y se fueron cediendo a actores privados y a administraciones públicas. La Solana pasó a ser subastada en 2016, privatizando los terrenos. Como último acto, tendríamos los puertos interiores y los futuros proyectos que tendrán los mismos. Diversas zonas pasarán a acoger actividades comerciales, zonas residenciales y de ocio. Como se puede observar, algunos autores como Rodríguez-Barcón, Calo y Otero-Enríquez (2018, pp. 105-113), hacen una lectura crítica de esta reconversión.

Otros autores, como Escudero Gómez (2002, pp. 531-533), consideran que el paseo marítimo de la ciudad gallega es un ejemplo de éxito. Tras los diferentes planes del suelo y gestiones pertinentes, en 1990 se comenzaron las obras, finalizando dos años después. Creándose un total de 5 paseos marítimos (Orzán-Riazor, el del Parrote, el de Orillamar, Oza-Los Castros y San Roque), generando así nuevos espacios en un total de 8 km, 125.000 m<sup>2</sup> de espacios verdes, 16.000 m<sup>2</sup> de carril-bici entre otros espacios.

La ciudad asturiana de Avilés es otro claro ejemplo de renovación urbana. La ría de Avilés se industrializó a lo largo del siglo XIX y siglo XX, un proceso tardío con un alcance regional y con impactos territoriales focalizados en zonas sin urbanizar, en zonas portuarias. Las políticas franquistas de 1950 consiguieron una enorme concentración industrial en ambos márgenes de la ría, con grandes empresas públicas y privadas enfocadas en la siderometalúrgica e industria pesada. Los cambios tecnológicos y de modelo productivo en la industria española entre 1980 y 1999 afectaron a la industria avilesina, que se encontraba obsoleta, entrando en una fase de recesión y de desindustrialización. A esto hay que sumarle altas tasas de desempleo, descapitalización de la economía urbana, abandono de fábricas, vacíos industriales, etc. (Benito del Pozo 2016, pp.286-287).

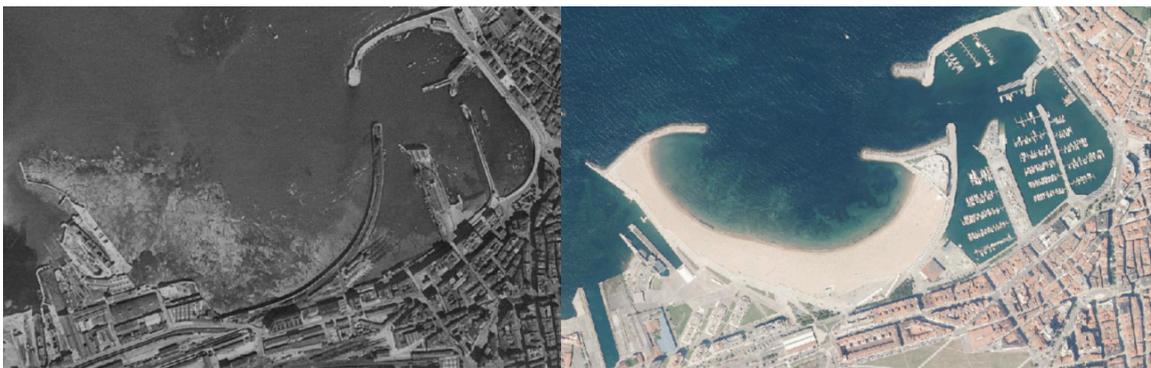
El punto de inflexión a este declive, según Menéndez Marino (2014, pp. 98-101) fue en los propios años 80, cuando se plantearon unas políticas renovadoras, como fue el caso del Plan General de Ordenación Urbana de 1986 o *Plan Balbín*, donde se buscó el crecimiento del centro urbano con la refuncionalización de las zonas deterioradas del casco histórico y la ría. En esta segunda se centraron en el saneamiento de la misma, consiguiendo en 1992 el *Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca Fluvial de la Ría de Avilés*, con la construcción de dos grandes colectores para llevar el agua a la Estación Depuradora de Maqua. Entre 2002 y 2006 se puso en marcha el *Proyecto de Ordenación Hidráulica y Ambiental de la Ría de Avilés* para recuperar la parte alta del cauce. Tras la limpieza de lodos, reordenación y reurbanización de los márgenes y construcción de paseos, se originó un nuevo frente fluvial renovado.

En paralelo a estas acciones, comenta Menéndez Marino, se llevó a cabo la creación de un Área de Nueva Centralidad, gracias al *Plan Leira* o Plan General de Ordenación Urbana de 2006. Consistió en la creación de un hito arquitectónico que actuase como motor y emblema de la ciudad, algo similar al “efecto Guggenheim”. Este emblema fue el *Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer*, ubicado en una antigua dársena siderúrgica, fue convertida en una plaza de más de 22.000 m<sup>2</sup> con auditorio, cúpula de exposiciones, torre-mirador y edificio de información.

No fueron las únicas acciones que se hicieron en Avilés con respecto a su industria. En 2012 se creó la *Ruta Escultórica del Acero*, el Ayuntamiento promovió que diferentes artistas avilesinos realizaran composiciones escultóricas a partir de materiales siderúrgicos donados por la empresa ENSIDESA, colocando dichas obras en el paseo de la ría. (Álvarez González 2014, p.125).

Gijón corrió la misma suerte que Avilés. En el último tercio del siglo XX, la obsolescencia de la industria y minería llevó consigo al cierre de fábricas y astilleros. En el caso de esta ciudad asturiana, no solo fue industria pesada, también contaba con fábricas de cristal, algodoneras, azucareras, de cerveza, loza, aceites, etc. Al igual que en otros ejemplos, la regeneración del frente costero gijonés comenzó a partir de 1982 con un primer Plan General de Ordenación Urbana. Los objetivos principales del mismo fueron parar la especulación y la destrucción del patrimonio para, a largo plazo, reordenar la ciudad. El frente litoral de Gijón se componía de una bahía dividida en su parte central por una península elevada. Al oeste de esta se fueron creando los diferentes puertos, uno con función pesquera y otro para la minería e industria. Con ello surgieron en la zona las fábricas, naves, almacenes y los barrios y viviendas marginales. (Morales Saro 2010, pp.15-17).

En 1986 se implantó de manera definitiva el Plan General de Ordenación Urbana, comenzando a recuperar la franja costera Oeste, desplazando a la industria restante fuera de espacios residenciales y recuperando espacios costeros con la permeabilidad del mar en la zona. Esto supuso el cambio en la trama urbana, creando nuevos parques, plazas, espacios. Se demolieron diversas naves para crear edificios residenciales generando nuevos usos terciarios en la zona. Los primeros resultados se pudieron ver a finales de los 90: se crearon dos nuevos arenales públicos, un gran parque en la antigua Factoría Siderúrgica de Moreda y Astilleros de Riera y se había refuncionalizado la antigua estación del Norte, como museo del Ferrocarril. (Morales Saro 2010, pp.44-45) (figs. 2 y 3).



Figs. 2 y 3. *Gijón en 1956 y en 2021*. Fuente: Imagen izquierda: Ortofoto 1956. *SITPA* [En línea] [Consulta: 11-07-2024] Disponible en: <https://sigvisor.asturias.es/SITPA/?webmap=e0dded03df464437acca9632c5c4fae7&locale=es> Imagen derecha: Ortofoto 2021. *SITPA*. [En línea] [Consulta: 11-07-2024] Disponible en: <https://sigvisor.asturias.es/SITPA/?webmap=e0dded03df464437acca9632c5c4fae7&locale=es>

Bilbao es otro gran ejemplo. Con el inicio de la crisis en 1975, se vieron una serie de problemas. El monocultivo de la industria siderúrgica y la construcción naval fueron los que más sufrieron la crisis, generando la decadencia del sistema industrial, un elevado desempleo y la degradación del medio, tanto urbano como el ambiental. Algo parecido se pudo observar en otras ciudades industriales como Turín, Glasgow o Hamburgo. Ante esta situación, los diferentes organismos plantearon superar el modelo industrial con una ambiciosa renovación del área del bajo Nervión. Con ello se buscó el alcance físico y socioeconómico en una serie de cuatro ejes principales. (Areso Mendiguren 2018, pp. 1-2).

El primer eje fue la accesibilidad exterior y la movilidad interna de la ciudad. Se optó por la construcción de un nuevo aeropuerto, la ampliación del puerto, la construcción del metro y las reformas viarias y ferroviarias. El segundo eje consistió en la regeneración medioambiental y urbana. Bilbao pasó de tener una zona industrial a una zona con nuevas actividades económicas capaces de atraer inversores. Se sanearon las aguas, se limpiaron los suelos industriales, se ampliaron parques y zonas verdes. No solo eso, sino que también hubo regeneración urbana, creando numerosas viviendas y equipamientos colectivos. Como tercer eje, se buscó la inversión en recursos humanos y la transformación tecnológica. Se asociaron los motores económicos a la cultura, buscando el conocimiento, la creatividad, la dedicación y motivación para crear nuevas industrias, esta vez de base tecnológica y crear así riqueza. Como último eje, Bilbao se orientó hacia la centralidad cultural. La ciudad se promocionó al exterior con una amplia oferta de actividades culturales, artísticas, deportivas de tiempo libre y ocio. Algunos ejemplos son el Museo de Bellas Artes, el Teatro Arriaga, el Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música y como el ejemplo claro, el Museo Guggenheim el cual, se colocó en una zona clave de la ribera, como es el Muelle de Abandoibarra. Dicho muelle fue una zona de astilleros y almacenes en una superficie de 35 ha y actualmente es una de las áreas con mayor potencial de la ciudad. (fig. 4) (Areso Mendiguren 2018, pp. 3-18.).



Fig. 4. *Muelle Abandoibarra antes y después*. Fuente: BILBAO: RÍA 2000. S.F. *Muelle Abandoibarra*. [En línea] [Consulta: 12-06-2024] Disponible en: <https://www.bilbaoria2000.org/actuaciones/abandoibarra/>

En la actualidad, existen en Bilbao otros proyectos de refuncionalización o revitalización, como es el caso de la Isla Zorrotzaurre. Su objetivo es dotar a la ciudad de modernas edificaciones con edificios residenciales y un 25 % de suelo para actividades económicas. (Sariugarte Gómez 2014, p.50). En origen, esta isla era una zona de ribera del barrio de Deusto. Desde 1950, Zorrotzaurre, por aquel entonces península, fue siendo ocupada por diversas industrias hasta los años 80, cuando fueron cerrando, aunque aún se mantenían un centenar de empresas. En 2007 se planteó un Máster Plan redactado por la arquitecta Zaha Hadid para Zorrotzaurre. En 673.560 m<sup>2</sup> se planteaba que habitasen en torno a 15.000 habitantes y dos manzanas de la isla serían para un parque tecnológico y urbano (Zubero 2012, pp.66-69).

Con esto, la península pasó a ser isla por la apertura del Canal de Deusto. En noviembre de 2012 se aprobó el Plan Especial de Zorrotzaurre y los dos ámbitos que lo componen, las actuaciones integradas 1 y 2. En 2015, el Ayuntamiento aprobó el Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución 1. (Comisión Gestora de Zorrotzaurre 2024.) Las noticias más recientes son la modificación del Plan Especial Urbanístico realizado en 2012, cambiando algunos temas algo obsoletos en la actualidad. (G. Alonso 08-07-2024)

El “modelo Barcelona” supuso un gran cambio de la ciudad llegando a ser conocido de manera internacional. Este modelo comenzó en 1981 con la transformación de la zona industrial conocida como Moll de Bosch i Alsina, popularmente conocido como Moll de la Fusta. Se creó una nueva zona urbana, y en 1985 se estableció la Gerencia Urbanística Port 2000 del Port Vell para reurbanizar e integrar los espacios portuarios localizados adyacentes a la ciudad condal. El I Pla Estratègic llevó consigo la creación de zonas verdes y espacios públicos en zonas como Ciutat Vella. El hito de este modelo fueron los Juegos Olímpicos de

1992, que permitieron la regeneración de toda la ciudad, impulsando la mejora del frente marítimo ocupado por el pasado industrial de la ciudad. (Clemente 2021, pp.80-81).

Valencia es un caso de fracasos y logros en la refuncionalización de las zonas portuarias. Tras diversos proyectos que no llegaron a realizarse y con macroeventos como el Gran Premio de Fórmula 1 o la Copa América de Vela, Valencia posee un Plan Especial para la dársena de La Marina Real Juan Carlos I, una zona que la Autoridad Portuaria cedió al Ayuntamiento de Valencia en marzo de 2013. Se plantea la modificación de la zona para ser una zona de ocio, deportiva y preparada para embarcaciones. Además, se asumen las herencias de los eventos realizados en la misma, presentando la “Q de calidad”. Incluso se plantea la construcción de amplios jardines en la zona. (Veses Jiménez 2016, pp.187-189).

## **5. ÁREA DE ESTUDIO: LA CIUDAD Y EL PUERTO DE SANTANDER**

Para contextualizar los ejemplos que se comentarán en el siguiente apartado debemos, localizarlos en el espacio, siendo este el Puerto de Santander. Para ello, debemos hablar de manera breve de la historia del propio puerto y como ha llegado a la situación actual.

El origen del puerto tiene que ver con el origen de la propia bahía. El perfil que vemos hoy en día solo lleva existiendo desde hace unos 6.000 años. (Gómez Ochoa 2011, p.17). Se trata de una depresión diapírica vaciada en la cual desemboca el curso fluvial del río Miera. Durante la prehistoria se fomentó un amplio abanico de recursos naturales y una gran productividad, provocando las explotaciones de estos recursos por parte de los cazadores recolectores. (González Morales y García Moreno 2011, pp.39-40).

Llegamos a la época romana. Con la conquista del norte y noroeste de Hispania, se consiguió la integración dentro del Imperio romano de los cántabros y astures. Centrándonos en este último, la Bahía permitió crear el puerto primitivo que daría origen a la ciudad, surgió el *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, situado al final de la ría del arroyo de Becedo, en el cerro de Somorrostro, dando origen a las primeras edificaciones que pasarían a ser en la Edad Media la Puebla Vieja. (Iglesias Gil 2011, pp.66-70).

Durante la Edad Media, antes de la fundación formal de Santander en 1187, se puede ver la separación en dos entidades: el puerto y el monasterio. La primera referencia del puerto data del año 1068, cuando Sancho II concede el derecho de pesca al obispo de Oca, calificando a Santander como “marino porto”. Posteriormente, el puerto y el monasterio pasarían a incorporar “Sancti Emeterii” para que, de manera definitiva, el 11 de julio de 1187,

los reyes Alfonso VIII y Leonor de Plantagenet concedieran el fuero al “concilio ville Sancti Emetherii” o la colectividad de la villa de San Emeterio, surgiendo así la villa de Santander. (Solórzano Telechea 2011, pp.94-97).

En la Edad Moderna, tenemos la primera representación de Santander del año 1575. Por aquel entonces, la villa contaba con solamente unos 2.000 habitantes. Esta representación, (fig. 5), fue obra de Joris Hoefnagel, siendo incorporada en el *Civitatis Orbis Terrarum* de George Braun. También fueron dibujadas Bilbao y San Sebastián, siendo las únicas tres villas del norte de España representadas en esta obra. El propio grabado muestra la importancia de la villa cántabra debido a la aparición de grandes navíos, referenciando los viajes de larga distancia, como es la pesca de ballena en Irlanda y Terranova. Pero también aparecen pequeñas embarcaciones para mostrar la pesca de bajura. (Maruri Villanueva 2011, pp.128-129).



Fig. 5. *Santander en el siglo XVI, representación de Joris Hoefnagel de 1575.* Fuente: HOEFNAGEL, J. 1575. Santander. En *Biblioteca Digital Hispánica*. [Consulta: 25-06-2024] Disponible en: <https://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000151678>

Todo esto a nivel solo de la Bahía. En lo que se refiere a la parte de la villa, Maruri Villanueva (2011, pp. 130-140) remarca que en el grabado se puede apreciar la ría de Becedo tras el puente que unía la Puebla de Abajo y la Puebla de Arriba. Aparecen los restos de las Reales Atarazanas y, al fondo de la imagen, podemos ver el camino a Burgos. Es de allí de donde provenía otro producto importante para el comercio de la villa: la lana castellana. Por mostrar unas cifras, entre 1545 y 1551 se exportaron por el puerto de Santander 17.103 sacas de lana, o entre los años 1654 y 1657 se exportaron 1.235 sacas. Tras la crisis de finales del XVII, vemos una recuperación económica en el XVIII. Esto se debió al aumento del tráfico marítimo, que fue tal que Santander llegó a controlar el 50% del comercio alrededor de 1750. Por último, a partir de 1753 se abre el tráfico del “Camino de Reinosa”, por el cual llegará no

solo lana, sino que también traerá a Santander grandes cantidades de harina. En 1755, la villa pasa a ser ciudad; tres décadas después, logró la autonomía mercantil de Burgos y así comenzó la expansión extramuros de Santander.

Esta expansión, según Maruri Villanueva, llevó consigo diferentes proyectos de nueva población. El primero fue el de Francisco Llovet, (fig.6), de 1765; posteriormente, el de Agustín de Colosía de 1788/94 y el de Guillermo Antonio Calderón de 1821. Se buscó así la relación Puerto-Ciudad con espacios vinculados a productos del Puerto, creando un espacio abierto y nuevo frente la vieja ciudad amurallada y con el fin de ampliar la superficie edificable ganando terreno al mar.

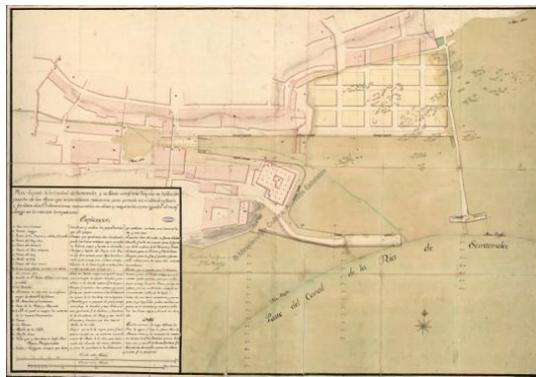


Fig. 6. *Proyecto de Nueva Población de Francisco Llovet, 1765*. Fuente: CCBAE (Catálogo Colectivo de la red de Bibliotecas de los Archivos Estatales). *Plano de parte de la ciudad de Santander y su puerto conforme hoy día se halla, con proyecto de las obras que se... (7 de agosto de 1765) – Llobet, Francisco, 1705-1785.* [En línea] [Consulta: 26-06-2024] Disponible en: <https://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178500>

Ahora debemos incidir en el desarrollo industrial y minero de Cantabria gracias al Puerto de Santander. Hasta mediados del XVIII, el comercio por el Puerto de Santander era, de manera general, de escaso volumen y con diversas oscilaciones. Algunas medidas que supusieron un cambio para el Puerto y la Ciudad, como el desviar a Santander las mercancías que habían pasado por Valmaseda, Orduña y Vitoria o la apertura del Camino de Reinosa en 1753, anteriormente citado, también favorecieron a la ciudad cántabra. Aunque este último no fue tan exitoso para el tráfico de lana como se esperó, debido a que poco después de su apertura se restableció la ruta hacia Bilbao, a pesar de esto, se puede considerar que el Camino de Reinosa resultó positivo para el tráfico de harinas. (Cueto Alonso 2011, p.250).

La Edad Contemporánea trae consigo otra serie de cambios al puerto de Santander. El 12 de octubre de 1778 se promulgó el *Reglamento para el Libre Comercio*, extendiendo el comercio con las provincias de ultramar a doce puertos, incluido Santander. Así, entre 1778 y

1796, las importaciones se multiplicaron por cinco y las exportaciones por siete. Todo tiene un fin, y el máximo apogeo concluyó en 1796 en Santander con diversos acontecimientos: la independencia de las provincias de Ultramar, conflictos contra Inglaterra y Francia, acabando en decadencia en 1820. A pesar de esta crisis, las exportaciones santanderinas de trigo y harina fueron copando una mayor proporción de las mercancías fletadas, causando un crecimiento comercial y de población, multiplicándose esta última en un 6,8% entre 1753-1760. Otro impulsor de esta mejora económica fue la llegada del liberalismo a España, fomentando el derecho a la propiedad. (Gutiérrez Sebares 2011, pp.153-154).

Por tanto, el Puerto se convirtió en expedidor de cereales y harinas tanto a nivel local por cabotaje como a nivel ultramarino, como era el envío de harina a Cuba. Este comercio con las colonias facilitó una primera industrialización. Esta se localizó en zonas como el Camino de Reinosa. Entre 1778 y 1808 se establecieron 16 fábricas de harineras, habiendo seis en el curso medio y alto del Besaya, dos en Torrelavega y cinco en Santander. Esta industria harinera se reforzó en 1834, incrementándose las fábricas a 27. (Cueto Alonso 2011, pp.250-251).

No solo hubo industria harinera; la industria maderera aumentó notablemente debido a la necesidad de toneles y cajas para el transporte y empaquetado de la harina. La industria azucarera también fue importante para Santander debido a las grandes cantidades de azúcar que llegaba a la ciudad, también se crearon, por aquel entonces, varias fábricas cerveceras en Santander y Barreda. No solo azúcar sino que también llegaba el tabaco, siendo un proceso productivo trascendental en la vida santanderina, ya que en 1821 se fundó la Fábrica de Tabacos de Santander. A pesar de estar cerrada unos años, volvió a tener una producción estable a partir de 1834. Otras industrias del momento fueron la de textiles como las localizadas en La Cavada y Renedo de Piélagos, o la industria del cacao, que llegó en 1860 en Santander con La Fama o en Torrelavega con La Perla de Cantabria. Pero volvió el declive en 1875; se estima que fue en ese año cuando inició la decadencia nuevamente. Esto se debió al ferrocarril que llevaba el grano a zonas como Cataluña. En Cuba se permitió la entrada de trigo estadounidense, más barato que el que salía de Santander. (Cueto Alonso 2011, pp.252-254).

Hubo una leve recuperación con la segunda guerra hispano-cubana (1895-1898) debido al ataque de los buques de la *Compañía Trasatlántica*, propiedad del Marqués de

Comillas pero, con el armisticio del 11 de agosto se cerraba de manera definitiva el ciclo comercial que llevaba en marcha más de 120 años. (Gutiérrez Sebares 2011, pp.158-162).

El Desastre del 98 supuso una gran pérdida para el Puerto, aunque las relaciones no desaparecieron radicalmente. Es por ello que el capital acumulado de las ganancias del puerto y el capital indiano pasaron a explotación de los recursos minerales de la región, construyéndose diversos cargaderos de mineral y otras estructuras relacionadas con la minería. Esto se paralizó, como se verá en los próximos párrafos con el estallido de la Primera Guerra Mundial, aunque hay algunos, como la Fábrica de Tabacos, las refinerías de Astillero, Nueva Montaña, Cros o Standard Eléctrica, que tuvieron cierta trascendencia (Cueto Alonso 2011, pp.255-268).

Las épocas de prosperidad y proceso económico mejoraron el Puerto y la Ciudad, creciendo de manera paralela y surgiendo espacios que se conservan a día: los Jardines de Pereda, el Paseo de Castelar, el Sardinero, etc. También destaca la importancia financiera de los bancos de la ciudad, el Banco Mercantil y el Banco Santander siendo pilares para la nueva fase tras el fin del comercio marítimo: la industria. A partir de 1899 surgieron industrias como el acero (*Altos Hornos de la Nueva Montaña*), la eléctrica (*Electra de Viesgo*) y explotaciones mineras (*Minas Complemento y Minas de Heras*), entre otras. El hierro fue principalmente el elemento del cambio en la economía regional, repercutiendo en diferentes sectores, tales como el de la navegación a vapor. A pesar de ser un nuevo ciclo próspero, también tuvo su final debido a diversos factores como la Primera Guerra Mundial y la aparición de menas más baratas y de mejor ley en otras partes del mundo (Gutiérrez Sebares 2011, pp.162-172).

Durante este tiempo de prosperidad, el Puerto fue realizando diversas obras, tales como el encauzamiento y mejora de la Costa Norte, realizado entre 1878 y 1912. También fue el momento de la finalización del Dique de Gamazo (1908) o la prolongación del muro de costa hacia el Este. Otro ciclo se inició a partir de 1921 hasta 1985, ante el amplio margen temporal, se puede subdividir en etapas, la primera duraría desde 1921 hasta 1936, el Puerto pasaría a ser un puerto de carácter industrial al servicio de actividades regionales, es por ello que se construyó el Depósito Franco con tráfico de combustibles, materias primas y bienes de equipo a nivel de importaciones y productos industriales primarios a nivel de exportaciones, el Puerto presentaba unas infraestructuras deficientes tales como, muelles de madera de escaso calado, por ello que entre 1924 y 1933, se realizan diversas mejoras como la construcción de dos muelles salientes de hormigón o la sustitución de la madera por hormigón

en diversos muelles. Tras esto se desarrolló un estancamiento debido a la escasez de materias primas. La siguiente etapa se puede enmarcar entre 1939 y 1959, a raíz de la Guerra Civil y la Postguerra el Puerto es abandonado hasta mediados de los años cuarenta cuando se ponen en marcha una serie de actuaciones para reanimarlo tales como un puerto pesquero, un muelle de bloques de la Ribera y el dragado y relleno de marismas para futuros usos como ocurrió en 1948 con la construcción del aeropuerto. La última etapa va desde 1959 hasta 1985. En esta etapa se produce una liberalización económica y transformación de la actividad productiva en todo el país lo cual, también afectó a Cantabria los años 60 y 70 traen consigo un ciclo de obras en el Puerto destacando los tramos 8, 10 y 11 del Muelle de Maliaño, la Estación Marítima, etc. (Martín Latorre y De Meer Lecha-Marzo 2011, pp.210-219). Por esos momentos, el Puerto tuvo una mayor importancia en el ámbito de tráfico de pasajeros, ya sea a Europa o como punto de escala hacia América. El ejemplo claro es la *Compañía Trasatlántica*, que dejó de hacer escalas en 1961, a partir de 1977 el transporte de viajeros cambiaría a líneas de tipo “ferry” por parte de la compañía *Brittany Ferries*. (Gutiérrez Sebares 2011, pp.172-175).

Con el paso del tiempo, la actividad portuaria fue desplazándose hacia el oeste. Fue en esta zona donde fueron surgiendo diferentes barrios tales como Castilla-Hermida o el propio Barrio Pesquero, cambiando la función de almacén por una función más residencial (Gómez Martínez 2021, p.77) Es a mediados de los 80 cuando podemos hablar de este desplazamiento a la zona de Raos, siendo el momento entre 1985 y 2005 cuando mayor incremento de tráfico de mercancías tuvo, siendo de un 80% dicho incremento. Tras diversas crisis, el Puerto sigue siendo, a día de hoy, un puerto de tráfico de mercancías y, poniendo un ejemplo reciente, el 17 de junio pasó por el mismo el vehículo 9 millones. (Autoridad Portuaria de Santander 2024).

Centrándonos ahora en el frente marítimo, la capital cántabra ha tenido diversos proyectos de reformas del *waterfront* y que a día de hoy continúan en marcha. Como se mencionará en el apartado de patrimonio desaparecido y refuncionalizado, son muchos los restos desaparecidos pero otros, en menor cantidad, han sido refuncionalizados. Dichos ejemplos se han enfocado a lo cultural, ya que su objetivo era “promover la mejora de la integración urbana del puerto, con un aumento de la superficie y calidad de los espacios urbanos, potenciando la estrategia de abrir la ciudad de Santander al mar” (Sazatornil Ruiz 2021, p.126).

Se debe remarcar, con respecto a la línea del trabajo, el valor del patrimonio industrial a la hora de la remodelación de Santander. En abril de 2010 se firmó el *Protocolo de Intenciones para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander*, dónde se cedieron del Puerto a la ciudad 500.000 m<sup>2</sup>, desde La Marga hasta la Playa de Los Peligros. La zona de Varadero se planteó como una zona comercial, que contaría con un puerto deportivo en la Dársena de Maliaño. Los Muelles de Maliaño serían zona de atraques del ferry y los muelles de Albareda y Maura serían un espacio para la ciudad, pero esto cambió en julio de 2010 con el acuerdo para la construcción del Centro Botín y San Martín sufrió modificaciones por el Mundial de Vela que aconteció en 2014. (Cueto Alonso 2014, pp.291-292).

El proyecto del Centro Botín se inició en 2013, no sin antes recibir numerosas quejas de los vecinos por la localización en el muelle de Albareda, frente a los Jardines de Pereda. En mayo de ese año se emprendió la reordenación del entorno Molnedo-Gamazo-San Martín con intervenciones como, la remodelación del Centro Especializado de Alto Rendimiento de Vela, demoliendo diversos restos industriales de los Astilleros del Atlántico para la construcción de una plaza-almacén y gradería en la zona a manos de Alejandro Zaera, conviviendo con el Dique de Gamazo y su casa de bombas. (Gil De Arriba 2013, pp.5-9).

La ciudad de Santander necesitaba recuperar el frente marítimo con el fin de mejorar urbanísticamente, como hicieron otras ciudades portuarias. Lamentablemente, como veremos en próximos apartados esta remodelación trajo consigo la desaparición de diversos restos de patrimonio industrial. Algunos de estos elementos podrían haberse refuncionalizado para dar continuidad entre lo antiguo y lo moderno en una ciudad con cierta historia, en vez de realizar nuevos edificios que modifican las vistas y olvidan el pasado de Santander (Cueto Alonso 2014, p.296).

Para concluir con este apartado, debemos mencionar proyectos a futuro para la ciudad y el área de nuestro estudio: el proyecto Santander 2055. Dicho proyecto consiste en crear un urbanismo regenerativo como modelo de ciudad a través de una serie de cuatro estrategias: vital e inclusiva, vertebrada conectada, activa y próspera y sostenible y resiliente. Junto con estas estrategias, se llevan a cabo proyectos transversales, como el de Litoral cultural-Dársena Maliaño/ desplegar el litoral 9 km y planes de barrios. De estos últimos, existen un total de 32 planes, interesándonos el de Castilla-Hermida-Pesquero y Tetuán-Gamazo. (Santander Hábitat Futuro 2023, pp.20-21.)

Por comentar de manera breve ambas partes, el proyecto de Litoral, (fig.7), se asienta en seis puntos clave. Primero, extender el eje litoral existente, siendo este 9 km de litoral equipado desde La Magdalena a la Zona Franca del Puerto. Segundo, un frente portuario abierto a la ciudad. Para ello, se debe diseñar y gestionar nuevos espacios de relación ciudad-mar. Como tercer punto, se buscará la nueva centralidad cultural y recuperación del patrimonio marítimo, reconvirtiendo espacios como los silos y naves en nuevos espacios para el barrio y la ciudad. Se busca así prestar atención a la recuperación y puesta en valor de estructuras, trazas y edificios vinculados a la actividad portuaria. El cuarto pilar del proyecto es promover la maritimidad con dársenas activas y creativas. Junto a ello, se busca recuperar los usos y actividades en contacto con el mar. Como quinto punto, no puede faltar el refugio climático, buscando mejorar el confort de los espacios públicos del litoral. Para terminar, tendremos un frente portuario habitable y por fases, creando una Dársena de Maliaño y su frente marítimo accesible a todos. (Santander Hábitat Futuro 2023, pp.562-563).



Fig. 7. *Litoral cultural-Dársena Maliaño/ desplegar el litoral 9 km.* SANTANDER HÁBITAT FUTURO, 2023. *El urbanismo regenerativo como modelo de ciudad.* [En línea] [Consulta: 18-06-2024] Disponible en: [https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055\\_COMPLETO\\_.pdf](https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055_COMPLETO_.pdf), pp. 562-563

Con respecto a los planes de barrios, el Plan de Barrio Castilla-Hermida-Pesquero, busca incorporar el frente portuario. Como hemos visto en el Proyecto Litoral, se busca regenerar y renovar el Barrio Pesquero, protegiendo y regenerando diversas zonas para multiplicar el uso de la dársena y, a su vez, crear espacios de ocio junto con una renaturalización de todo el barrio. (Santander Hábitat Futuro 2023, p.664).

Por último, el Plan de Barrio 30, Tetuán-Gamazo, desde Tetuán se busca el eje cívico y conector con diversos espacios públicos. Además, este barrio se beneficiará del frente litoral equipado por el Palacio de Festivales y el Dique de Gamazo, que presentan una amplia oferta cultural. (Santander Hábitat Futuro 2023, p.764.)

## 6. LA DESAPARICIÓN Y REFUNCIONALIZACIÓN DEL PATRIMONIO PORTUARIO-INDUSTRIAL EN EL PUERTO DE SANTANDER

Entramos ya en el tema de este trabajo, los ejemplos del patrimonio industrial que han desaparecido o han sido refuncionalizados en las zonas del Puerto de Santander. Estos restos se encontraban en áreas del Puerto: Dársena de Maliaño, Calle Antonio López, Dársena de Molnedo y San Martín-Gamazo. Para facilitar la lectura los siguientes ejemplos que se comentarán están ordenados según la orientación Oeste-Este, iniciando el recorrido en la Dársena de Maliaño y finalizando el San Martín-Gamazo, (fig.8 y tabla 1). Además para mayor facilidad el apartado se dividirá en dos subapartados, comentando en el primero el patrimonio desaparecido y en el segundo el patrimonio refuncionalizado.



Fig. 8. Patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado en el frente marítimo de Santander. Fuente: Elaboración propia. A partir de Mapas Cantabria [sitio web], s.f. Ortofoto 2023 [En línea] [Consulta: 24-10-2024] Disponible en: <https://mapas.cantabria.es/>

## *La desaparición y refuncionalización del patrimonio portuario-industrial de Santander*

ID	Nombre	Año Construcción	Año Desaparición/ Año Refuncionalización	Estado Actual
1	Antigua Lonja	1943	2006	Desaparecido
2	Tinglado 1	1953	1998	Desaparecido
3	Tinglado 2	1953	1998	Desaparecido
4	Tinglado 3	1966	1998	Desaparecido
5	Silo Piensos Biona-Bioter	1969	2018	Desaparecido
6	Complejo Sotoliva	1947	1989	Refuncionalizado
7	Biblioteca Central	1899	2010	Refuncionalizado
8	Centro Cívico Tabacalera	1960	2021	Refuncionalizado
9	Naves Solvay	1950	2011	Desaparecido
10	Grúa de Piedra	1900	1990	Refuncionalizado
11	Tolva de Molnedo	1950	1991	Desaparecido
12	Fábrica de Gas	1890	1978	Desaparecido
13	Dique de Gamazo	1854	2001	Refuncionalizado
14	Draga Loreto	1965	2012	Desaparecido
15	Taller de Gamazo 1	1882	2013	Desaparecido
16	Taller de Gamazo 2	1972	2013	Desaparecido
17	Talleres Corcho e Hijos	1878	1990	Desaparecido
18	Naves Gamazo ENARIE	1908	2017	Refuncionalizado

Tabla 1. Resumen de los elementos del patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado en el frente marítimo de Santander. Fuente: Elaboración propia.

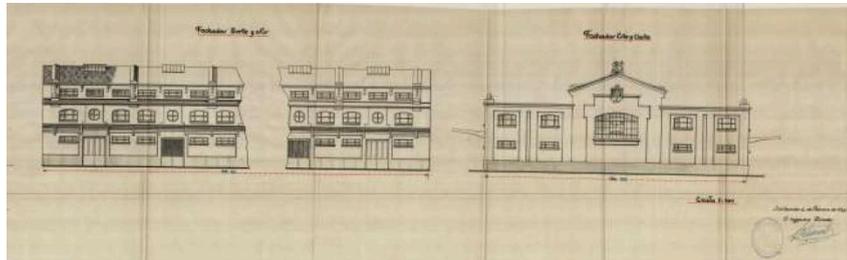
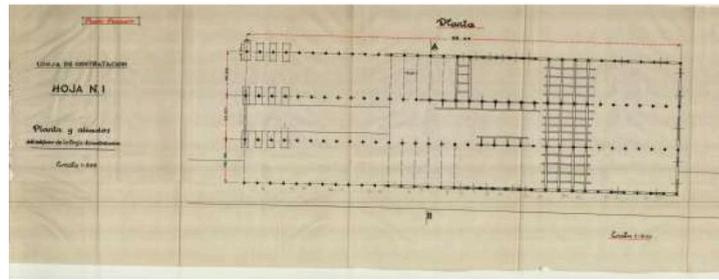
### **6.1. PATRIMONIO PORTUARIO-INDUSTRIAL DESAPARECIDO**

#### **Lonja de Santander**

El primer ejemplo a comentar es la Antigua Lonja de Santander. Se localizaba en la Dársena de Maliaño, (fig.8). Sus orígenes se remontan al año 1943, con la construcción de la Dársena de Maliaño con el fin de crear un gran puerto pesquero similar a los europeos del momento, siendo un punto de reunión de las embarcaciones y punto de desembarque del pescado. Con este fin, se planteó como tercer punto del proyecto un “edificio para recibir, clasificar, vender, embalar y preparar el pescado para su exportación a los mercados, o centros de consumo”, (figs.9 y 10). (Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander, en adelante AAPS, 2872-1 1943, pp.1-8).

La estructura que se planteó fue un edificio de 99 metros de longitud y 30 metros de anchura en dirección este a oeste, con la fachada sur abierta al muelle con grandes portones y la fachada norte, de manera simétrica, se abría a las vías del ferrocarril y a la calle Marqués de la Hermida. En las fachadas laterales se enfatizaba la horizontalidad del bloque con marquesinas voladoras y una hilera de vanos. La fachada Este era la principal, que rompía la simetría con una torre en esquina, siendo un claro ejemplo racionalista. (Martín Latorre 2004, p.29).

## La desaparición y refuncionalización del patrimonio portuario-industrial de Santander



Figs. 9 y 10. *Planta y Alzado de la Antigua Lonja en 1943*. Fuente: APPS 2872-1 1943. *Proyecto de Puerto Pesquero Dársena de Maliaño*. Planos: Hoja nº10.

En 1947, se redactó el *Proyecto reformado de Lonja de Contratación del Puerto Pesquero en la Dársena de Maliaño*. Este proyecto consistió en la instalación de un laboratorio de ictiometría para la obtención de diversos conocimientos biológicos y se construiría en un nuevo piso de la torre. También se cambiarían las tejas y un nuevo pavimento. En este proyecto se comentan algunas modificaciones del proyecto original, separando los diversos espacios como la “Casa de Venta” y el “tinglado de recepción, preparación y salida del pescado” (fig.11). (AAPS 2833-1 1947, pp.3-6).

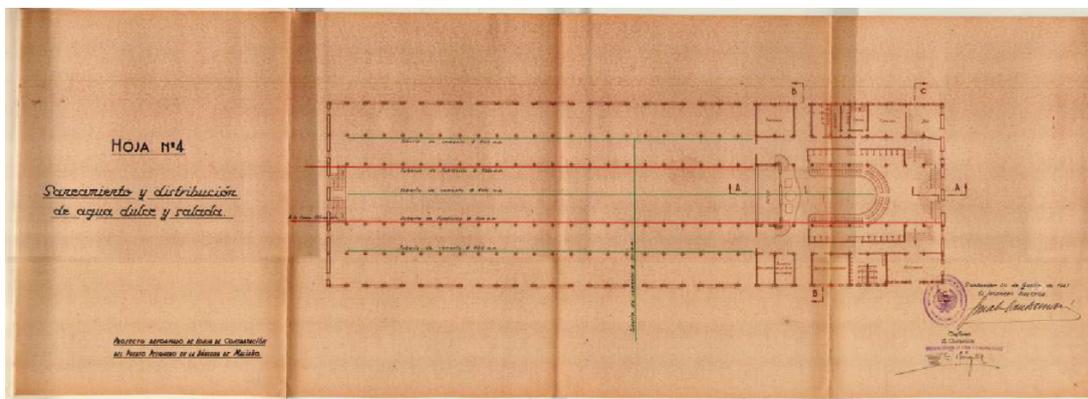


Fig. 11. *Planos de la Lonja en 1947, con la separación entre Casa de Ventas y Tinglado de recepción*. Fuente: AAPS 2833-1 1947. *Proyecto reformado de Lonja de contratación del Puerto Pesquero en la Dársena de Maliaño*.

En 1950, la Junta de Obras del Puerto estableció algunas tarifas a la hora de utilizar las instalaciones de la Lonja y estableció la plantilla provisional y mínima para trabajar en la Lonja, estando compuesta por quince personas: un jefe de negociado en funciones de administrativos, dos auxiliares para la mecánica de controles, práctica de liquidaciones, etc., un auxiliar con función de secretario interventor de la mesa de subastas, dos subalternos

subastadores, un sub-cabo de celadores, dos celadores, dos guarda-muelles, dos vigilantes pesadores y dos mujeres de la limpieza. (AAPS 1673-1 1943-1951, p.13).

Por lo demás, la Antigua Lonja estuvo en funcionamiento hasta el año 2001 con la conclusión de la concesión a la Cofradía por parte del puerto, siendo prorrogado un año más por la construcción de la Nueva Lonja de 3.500 m<sup>2</sup> situada en el muelle oeste de la Dársena de Maliaño. Ante esto, surgió la incertidumbre de qué iba a pasar con la Antigua Lonja. (Cantabria Económica 09-07-2002).

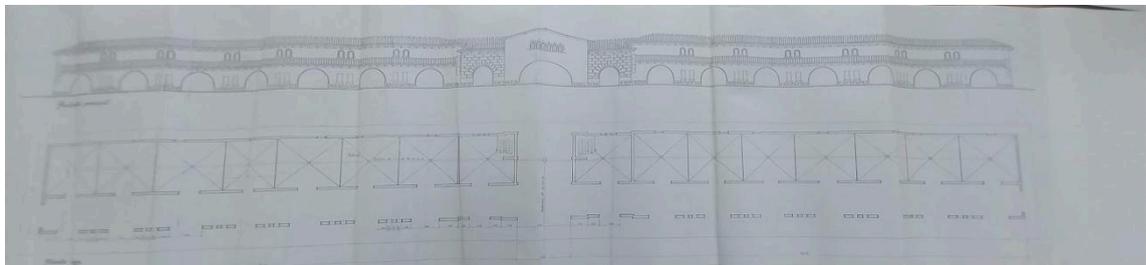
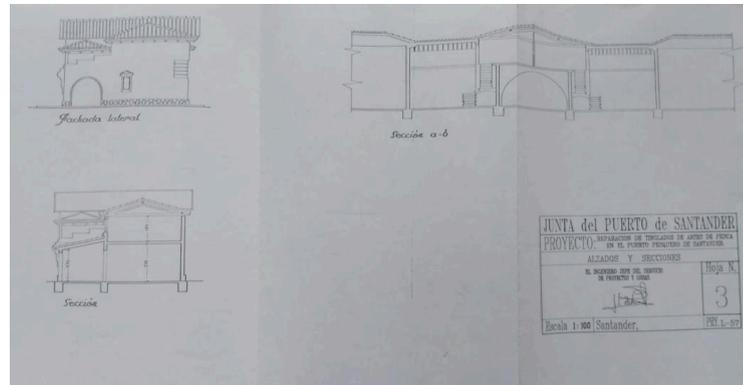
Ante esta incertidumbre, se llegaron a realizar diversas propuestas e incluso informes sobre la Lonja. Se la consideró un foco de atracción de actividad dentro del eje marítimo debido a su localización, la integración en el espacio y sus espacios entre otras muchas características. Si no pudo haberse refuncionalizado para convertirla en un centro de arte o museo como había pasado en otros casos, que han dejado su uso original para convertirse en un nuevo espacio, la Lonja pudo haber sido un centro cívico, un edificio multicultural, un espacio comercial y hostelero con la simple rehabilitación del edificio. (Martín Latorre 2004, p.30-34). Pero, lamentablemente, tras la clausura y protestas de los vecinos, el 20 de febrero de 2006 se inició la demolición de la Lonja a pesar de las críticas de los expertos que pidieron su conservación como un homenaje a los hombres de la mar y por ser uno de los edificios racionalistas que tiene Santander. (D.B. 18-02-2006). Sin duda, este es un claro ejemplo de patrimonio portuario-industrial desaparecido que, por sus características pudo haberse refuncionalizado y cumplir otros usos.

### **Tinglados de la Dársena de Maliaño**

El siguiente ejemplo de patrimonio portuario-industrial desaparecido son los tinglados de la Dársena de Maliaño. Continuamos al este de la Lonja siendo una serie de Tinglados para depósito de artes de pesca, (figs. 12 y 13).

El 24 de junio de 1947 se redactó el *Proyecto de dos tinglados para depósito de artes de pesca en la Dársena de Maliaño*, con el fin de facilitar a los pescadores locales el guardar sus artes en dichos depósitos en vez de sus viviendas, cosa que condicionaba sus condiciones higiénicas. Estos tinglados se localizaban en el lado norte de la Dársena y al este de la Lonja, (fig.8). La forma de los edificios era rectangular, de cinco metros de ancho y seis metros de largo en cada bodega, habiendo 16 bodegas en cada uno, con un pórtico corrido de 3,15 metros de ancho en su fachada. En el centro de cada edificio se proyectó una ligera estructura

de hormigón armado, siendo el resto de ladrillo. Entre ambos tinglados habría 13 metros de separación. El 16 de mayo de 1950 se adjudicó la ejecución de manera definitiva del proyecto. (AAPS 1673-2 1944-53, pp.9-17)



Figs. 12 y 13. *Planos de Tinglados de la Dársena de Maliaño*. Fuente: AAPS 2511-1 1986-91. *Proyecto de Reparación de Tinglados e Instalaciones del Puerto*.

El 9 de junio de 1953 se redactó el acta de recepción definitiva del proyecto, finalizando así las obras del mismo. (AAPS 2832-1 1948-57, p.497). El 17 de marzo de 1964 se llevó a cabo la redacción del *Proyecto de tercer tinglado para depósito de artes de pesca*, (fig. 14). Los motivos son obvios: una necesidad de aumentar las bodegas ya existentes por falta de espacio, presentando diversas peticiones por parte de los pescadores locales. Este nuevo tinglado constó de 15 bodegas de 54 m<sup>2</sup> cada una, con una segunda planta o cabrete de 36 m<sup>2</sup>. Se decidió prescindir del soportal de 3,15 metros de anchura. La longitud total del edificio fue de 91,20 metros, siendo los muros de ladrillo. (AAPS 2647-2 1964, p.5-7).

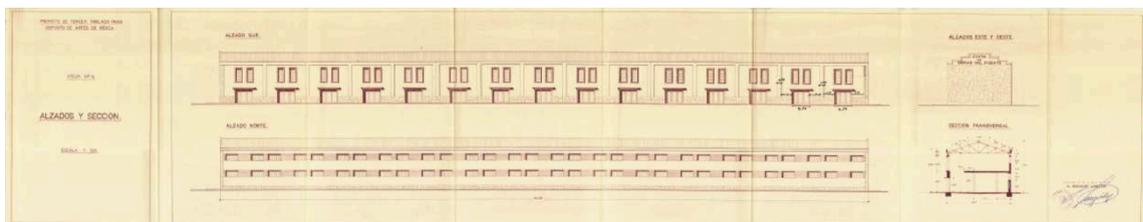


Fig. 14. *Plano del Tercer Tinglado de la Dársena de Maliaño*. Fuente: AAPS 2647-2 1964. *Proyecto de tercer tinglado para depósito de artes de pesca*. P.80.

Las obras concluyeron el 26 marzo de 1966, como se recoge en la carta dirigida al inspector general de la 15<sup>a</sup> demarcación que dice: “Terminadas las obras comprendidas en el

“proyecto de Tercero Tinglado para el depósito de artes de pesca”, tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V.I. a los efectos de la recepción provisional de las mismas”. (AAPS 2647-1 1964-69, p.113.)

Los siguientes documentos que tenemos respecto a estos edificios son entre 1986 y 1991. Se redactó y se puso en marcha el *Proyecto de Reparación de Tinglados e instalaciones del puerto*. Esto fue debido al uso de diversas zonas del puerto y su actualización. En el caso de los Tinglados, se buscó la reparación de los mismos. Siendo ejecutadas las obras por la Cooperativa Industrial INSMAN. (AAPS 2511-1 1986-91, pp.1-20). A pesar de estas reparaciones, el 1 de noviembre de 1998 se derribaron estos tinglados, como se puede apreciar en la figura 15.



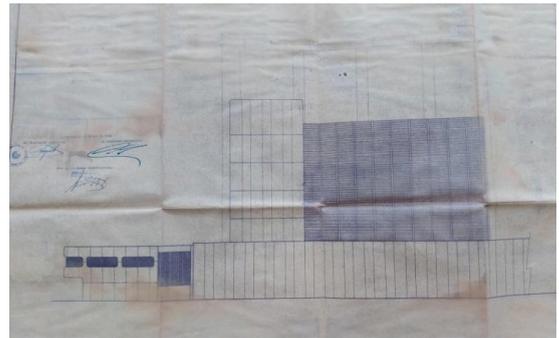
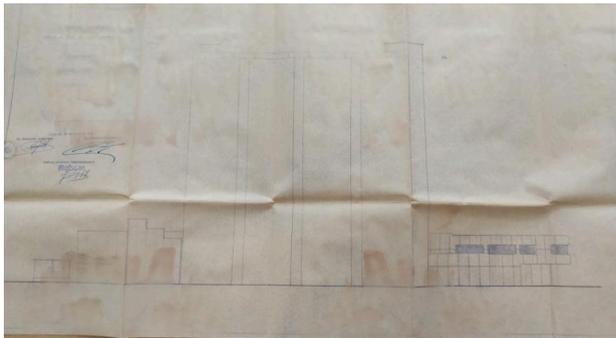
Fig. 15. *Derribo de los Tinglados de Arte de Pesca*. Fuente: FONDO FOTOGRÁFICO DEL ARCHIVO GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER (en adelante FFAGAPS) O-0103.

### **Silos de Piensos Compuestos Bioter-Biona S.A.**

Otro elemento portuario-industrial desaparecido con un gran fuerte peso a nivel histórico y artístico. Se localizaba en la zona franca del Puerto de Santander, (fig.8), por lo que su ubicación podría haber causado problemas debido a su localización.

¿Por qué se incluye este elemento en el trabajo si por su localización era muy complejo refuncionalizar?. Porque se trataba de un edificio diseñado por Miguel Fisac Serna, arquitecto del movimiento moderno español, Medalla de Oro y Premio Nacional. Esta fábrica estaba recogida en el Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria. Sin duda, fue una grave pérdida artística y que fue criticada severamente por parte del COACAN y otros expertos al no haberse dado la posibilidad de su conservación y protección. (Balbona 16-09-2018). Este ejemplo sirve a modo de reflexión sobre la actuación de las diferentes entidades públicas en el tema de conservación.

Los orígenes de este elemento portuario-industrial se pueden rastrear a partir de un documento del 13 de junio de 1969, donde se mencionaba a Industria Ganadera de la Montaña S.A. (IGOMOSA), que solicitó la construcción de un edificio de oficinas junto con un silo para almacenar materia prima. Las obras de este edificio se prolongaron varios años; el 16 de mayo de 1972 se aprobó una prórroga para la finalización de las obras, y se solicitó otra el 13 de marzo del año siguiente por tres meses, finalizando el 31 de julio de 1973. (AAPS 5353-16 1967-74) (Figs. 16 y 17).



Figs. 16 y 17. Planos de las oficinas y silos de Bioter-Biona. Fuente: AAPS 1361-3. 1969-83. INDUSTRIA GANADERA DE LA MONTAÑA, S.A. (IGAMOSA) - Transferida: SAPROGAL, S.A.

La superficie que ocupó IGAMOSA fue de 4.804 m<sup>2</sup>, y la concesión fue a 99 años. IGOMASA pasó a ser Bioter-Biona, S.A., y por ello transfirió la concesión del terreno el 3 de noviembre de 1979. Dos años después, se solicitó la ampliación de los almacenes de la fábrica de compuestos. Aunque Bioter-Biona solo tuvo los terrenos hasta 1983 cuando transfirió su concesión a Saprogal S.A., (fig.18). (AAPS 1361-3 1969-83)

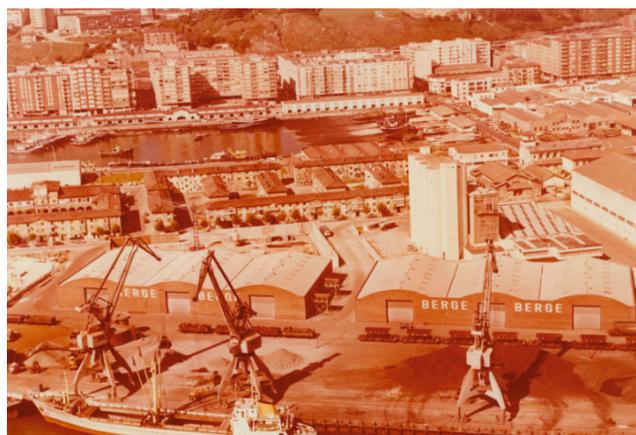


Fig. 18. Foto aérea de la Dársena de Maliaño en la zona central a la derecha los silos y oficinas de Bioter-Biona. 1975-85. Fuente: FFAGAPS. PAN-0064.

En muchos de los casos que estamos comentando, todos tienen un triste final. En el caso de este elemento, llegó entre los meses de agosto y octubre de 2018. Tirso: Hierros y

Metales se encargó de demoler y desmantelar las instalaciones que por aquel entonces pertenecían a Sergacan, (fig.19). (Tirso: Hierros y Metales. Agosto-octubre 2018), terminando así una trayectoria emprendida en 1969.



Fig. 19. *Fachada Frontal de las oficinas*. Fuente: BALBONA, G.16-09-2018. Destruída una obra del arquitecto Miguel Fisac en la demolición de los silos del Puerto. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/destruída-obra-arquitecto-20180916190900-ntvo.html>

## **Nave Solvay**

Es escasa la información que se ha podido encontrar sobre esta nave. Se localizaba en el Muelle de Maliaño del Puerto de Santander (fig.8) y fue construida en la década de los 50 del siglo pasado. Su labor era mejorar las instalaciones ya existentes hasta el momento, con el fin de almacenar para el embarque del carbonato sódico. (AAPS 07239-1 2011, Memoria p.1). Este material se producía en el complejo de Torrelavega que comenzó a funcionar en 1908. (Solvay España 2024.)

La superficie total de la nave era de 3.940 m<sup>2</sup>, aunque la superficie útil era de 3.710 m<sup>2</sup>, con una altura de 12,60 m y una planta sobre rasante. En el año 2011, con el *Proyecto de modificado de Urbanización del entorno de la Estación marítima*, se aprobó la demolición de esta nave para incorporar en este espacio una zona de aparcamiento. El estado de conservación por aquellos años, mostraba una falta de mantenimiento (fig.20), algunos daños de escasa entidad y el mayor riesgo eran las cerchas de la cubierta, que se veían algo deterioradas por el ambiente agresivo marino. (AAPS 07239-1 2011, Memoria, pp.1-3).



Fig. 20. *Naves de Solvay en 2011*. Fuente: AAPS 07239-1. 2011. *Demolición de Antigua Nave de Solvay en Muelle de Maliaño: Anejo a la Memoria: Anejo N°1 Situación Actual. Informe Fotográfico*. P.16.

Sin duda, la desaparición de esta nave supuso una gran pérdida de la historia del Puerto de Santander y la relación industrial entre el mismo y la Comunidad Autónoma, pudiendo haberse tomado ciertas medidas para conservarlo y refuncionalizarlo.

### **Tolva de Puertochico/ Dársena de Molnedo**

Continuando nuestro recorrido Oeste-Este del frente marítimo de Santander, llegamos a la Dársena de Molnedo, popularmente conocido como Puertochico, (fig.8). En este lugar, (fig. 21), existió una tolva de arena.



Fig. 21. *Dársena de Molnedo el 9 de abril de 1957 a la derecha la tolva de arena*. Fuente: FFAGAPS. A-431.

Las primeras noticias de esta son del 6 de junio de 1945, donde el puerto, por petición de Emilio Bedia Trueba, aprueba el proyecto para la construcción de una tolva doble para arena localizada en el espigón de la Dársena de Molnedo, con el fin de almacenar arena y facilitar su carga y descarga de 1.500 kilos, con tres motores eléctricos de 6,16 y 20 caballos de potencia. En abril del año siguiente, Emilio Bedia pidió al puerto una modificación de la localización, desplazando la ubicación de la Tolva al cruce del eje de la pila que hace el número diez a partir de estribo de la rampa, ocupando 40 metros cuadrados de la Dársena de

Molnedo, (fig. 22). Aunque también ese mismo año se informa de una solicitud de prórroga para la construcción de la tolva, lo cual demuestra que aún no se había construido, siendo terminada el 8 de abril de 1950 como muestra algún documento. (AAPS 1346-10 1914-1981).

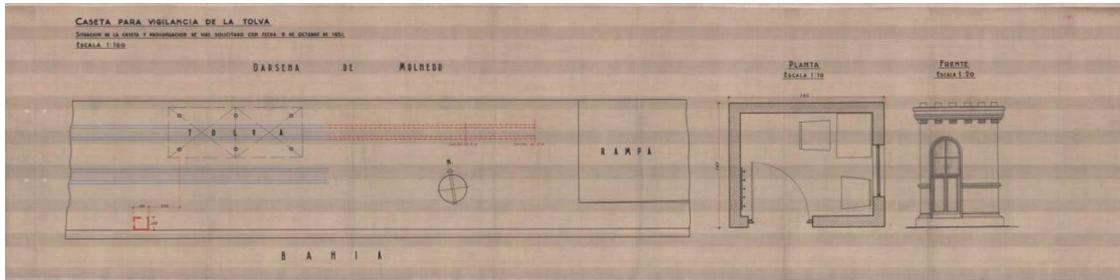


Fig. 22. Planos de la Tolva doble de arena y la caseta en 1951. Fuente: AAPS 1346-10 1914-1981. Dominio Público Portuario. Emilio Bedia Trueba. Tolva Doble para arena en el extremo del espigón de la Dársena de Molnedo.

Esta tolva no estuvo exenta de polémicas y quejas por parte de los vecinos. En 1964, los vecinos de Castelar enviaron una misiva al Puerto quejándose del ruido que generaba la tolva; la solución fue el baño en aceite de diversas piezas de la máquina para reducir el sonido. En 1971 y 1977 se revisó la cuota anual y se aprobó la reducción de la misma. En 1981 son las últimas noticias que tenemos de la tolva antes de su desaparición, siendo otro conflicto, esta vez con el Real Club Marítimo, el cual denunció la acumulación de arena producida por la descarga de las gabarras para la Tolva; se pidió que se realizará un dragado de esa arena. (AAPS 0035-3 1963-64). La tolva fue demolida en 1991, (figs. 23 y 24).



Figs. 23 y 24. Ortofotos de 1989 y 2001, en rojo la localización de la tolva. Fuente: MAPAS CANTABRIA. Ortofotos de 1988 y 2001. [En línea] [Consulta: 16-07-2024] Disponible en: <https://mapas.cantabria.es/>

## **Fábrica de Gas CEGAS**

Otro elemento portuario-industrial no conservado en el frente marítimo de Santander es la fábrica de Gas CEGAS, (fig.8).

Para hablar de esta fábrica de gas, debemos comentar de manera breve la historia del alumbrado por gas en Santander. Tras varias propuestas que acabaron en fracaso, una en 1845 por parte de M. Lamartinere y otra por parte de Guillermo Partington, el ayuntamiento se mostró negativo a nuevos proyectos hasta que en 1852 la sociedad inglesa Manby Wilson & Co obtuvo el contrato de alumbrado público por gas, construyendo una fábrica en Molnedo. Diez años después, Manby transfirió los derechos a Lebon, empresa de origen francés con una amplia difusión por España. Con esta adquisición, en 1890 la fábrica de gas de Molnedo se consideró pequeña para la ciudad, por lo que se mandó construir otra en las proximidades de Puerto Chico, esta fábrica se llamaría “Las Higueras”, (fig. 25). (García de la Fuente 1984, pp.32-123).

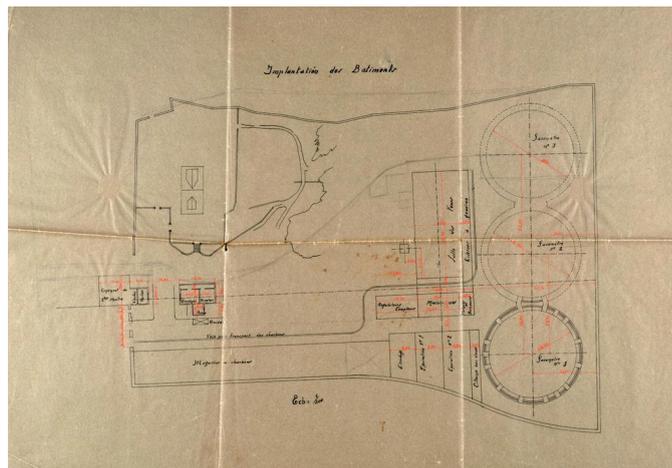


Fig. 25. Planos de la fábrica de Gas “Las Higueras” en 1890. Fuente: FLEB D0004.Fábrica de gas de Las Higueras (San Martín). FONDO GAS LEBON. [En línea] [Consulta: 16-09-2024] Disponible en: <https://recrea.unican.es/s/ReCrea/item/78634>

En esta fábrica de Las Higueras se instalaron doce hornos de tipo Parisiën con una capacidad de producción de 8.500 m<sup>3</sup> al día. Con la alta demanda de energía, en 1912 se transformaron 3 hornos de tipo Parisiën a Lachomett; esta operación se volvió a realizar en 1924. Para el año 1965 se quitó del servicio los hornos de carbonización de hulla y se instalaron dos gasógenos. Al mismo tiempo, se buscaban fuera de la ciudad unos terrenos para una planta de cracking catalítico de naftas, obteniendo esos terrenos en el polígono industrial de Adarzo. Aunque no se llegó a construir la planta por el precio desorbitado de la materia prima y la confianza de disponer de gas natural en la ciudad próximo a esas fechas, (fig. 26). Con todo esto, en esos terrenos de Adarzo se construyó una planta de aire propanado, que dio

servicio al polígono de Cazoña y, a partir de 1978, a toda la ciudad, causando en ese mismo año el desmantelamiento de la vieja fábrica de gas de Gamazo (García de la Fuente 1984, pp.196-197).



Fig. 26. *Fotografía aérea de la zona de Gamazo con la fábrica de gas entre los años 1955-1960.*  
Fuente: FFAGAPS PAN-0148.

En la actualidad, los terrenos que ocupó la fábrica son utilizados para albergar el Planetario y la Escuela Técnica Superior de Náutica, quedando como último vestigio de este elemento portuario-industrial parte del muro perimetral con una pequeña arcada, haciendo esquina en la unión de las Calles Castelar y Gamazo, (fig. 27). Este elemento industrial es un ejemplo de algo muy complejo de salvaguardar, ya que su localización y su uso resulta complejo de refuncionalizar. Puede señalizarse a través de una placa o un cartel informativo dando a conocer al viandante el motivo de la existencia de esa arcada y lo que albergó en su interior.



Fig. 27. *Restos del muro perimetral de la fábrica de gas, detrás del Planetario y la Escuela Técnica Superior de Náutica.* Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024.

## **Talleres de la Junta de Obras del Puerto**

Estos talleres se localizaban en la zona de San Martín, concretamente en el Dique de Gamazo, (fig.8). Las primeras evidencias que tenemos son de 1882 cuando se inició su construcción, entrando en servicio en 1889 con la rampa varadero. Durante la construcción del dique seco se construyó una instalación accesoria que se utilizó como almacén, oficina y edificio de fraguas entre otras acciones (AAPS 2834-1 1950)

Las siguientes noticias son de 1913, donde se presentó una solicitud para el arrendamiento del Dique de Carena, actual Gamazo. Fue Antonio Vallina Torcida quien quiso arrendarlo por diez mil pesetas anuales, a lo que el puerto denegó, pero sirvió para la creación de unos talleres en el dique, ya que se observó que la carencia de estos impedía la llegada de barcos. Se planteó entonces la construcción de una dársena de reparaciones, unas gradas de construcción y una superficie suficiente para los talleres. En el año 1927 tenemos evidencias de que en el lugar que ocuparon los talleres había una pequeña fragua, una báscula y una pequeña fábrica de gas, (fig. 28). (APPS 2840-1 1913-39).

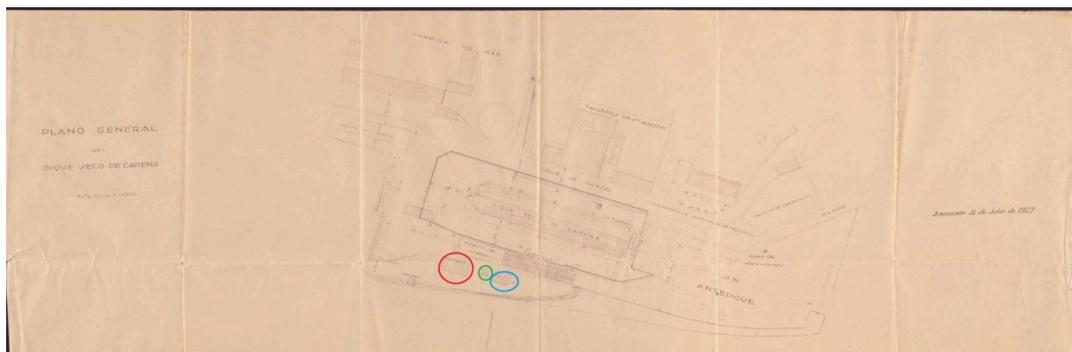


Fig. 28. *Dique de Gamazo en junio de 1927*. Señalados con círculos la fragua, en rojo, la báscula en verde y la pequeña fábrica de gas en azul. Fuente: APPS 2840-1. 1913-39. *Concurso de arrendamiento del dique seco de carena (dique de Gamazo). Solicitudes e informes sobre tarifas y ampliación del dique. Contiene fotografías. Corcho Hijos S.A. Documentación previa, Pliego de condiciones, correspondencia, ofertas presentadas, inventario de bienes del dique de Gamazo.*

Avanzando en el tiempo, la Junta de Obras del Puerto otorgó la concesión en 1940 por doce años a Talleres del Astillero, con una serie de condiciones como la instalación de una moto-bomba eléctrica. (APPS 2840-2 1927-50). El primer taller se construyó en 1950 con el fin de albergar un taller metalúrgico, con diversas labores como dragado, explotación, señalización o reparación de grúas, ocupando los terrenos del taller de 1882. (COACAN 09-12-2016). Las primeras evidencias en planos que hemos podido encontrar son de 1950, dos años antes de que finalizasen los 12 años de concesión a Talleres de Astillero y se preparaba otro concurso de arrendamiento, (fig. 29). (APPS 2840-3 1952-64).



Fig. 29. Plano de situación de 1950 en rojo el taller. Fuente: APPS 2913-1. 1950. Proyecto de reconstrucción y ampliación del taller mecánico.

El segundo taller se realizó en torno a los años 70. Las fotografías del 22 de septiembre de 1972 nos muestran el avance de la construcción, localizándose próximo al taller mecánico, (figs. 30 y 31). Este segundo taller sería utilizado como oficina y almacén. (COACAN 09-12-2016).



Figs. 30 y 31. Construcción el día 22 de septiembre de 1972, de uno de los talleres del Dique de Gamazo, en la imagen derecha se aprecia a la izquierda la nave taller. Fuente: Imagen izquierda: FFAGAPS, A-0501e. Imagen derecha: FFAGAPS, A-0502.

Ambos talleres fueron eliminados con las *obras de adecuación de la Explanada del Muelle de Gamazo*, comenzadas en abril de 2013 y finalizadas en agosto de ese mismo año, con motivo del Mundial de Vela de 2014. Se realizaron muros de escolleras, construcción de redes de servicios y una rampa en ese momento. (Autoridad Portuaria de Santander 26-08-2013).

Con esto se liberaron 10.387 m<sup>2</sup> en toda la zona y se construyó, obra de Alejandro Zaera, una tribuna para mirar al mar y una zona verde, además de un hangar, simulando una Duna. Estas naves cambiaron de función, siendo posteriormente para albergar barcos, aunque estaban de espaldas a la ciudad y con esta Duna, se intenta conservar la función de almacenar barcos aunque no se conserven las naves.(Machín 19-05-2014).

### **Talleres Corcho e Hijos**

Como hemos mencionado brevemente en el anterior apartado, los Talleres Corcho e Hijos se localizaban en la zona de San Martín, en lo que actualmente es una zona de estacionamiento de vehículos junto al Palacio de Festivales, (fig.8).

Antes de entrar en la familia Corcho, debemos comentar los talleres originales. Estos se inauguraron en agosto de 1878 siendo propiedad de Eduardo López-Dóriga quien decidió trabajar en las reparaciones y construcción de embarcaciones metálicas siendo una novedad en España. Estos talleres se fueron ampliando hacia el Este constituyendo un gran complejo. Es tal la importancia de los talleres y astilleros de San Martín que son los primeros en construir un buque mercante de vapor con casco metálico íntegramente. En 1869 falleció Eduardo López-Dóriga y sus hijos constituyeron de manera oficial los *Talleres de San Martín, Sociedad Anónima*, siendo disuelta en 1913 y cediendo todo a Corcho (González Echegaray 1979, pp.47-58).

Los orígenes de Corcho e Hijos se remontan a 1820, cuando Giuseppe Corcio Binzana, natural de Salerno, llegó a Santander y contrajo matrimonio. Nació entonces Domingo Corcho Estrada, quien fundó talleres Corcho. Posteriormente, Domingo tendría dos hijos, Leonardo y Lino, dando nombre a la entidad mercantil de “Corcho e Hijos”. (Fernández Acebo y Maza-Madrado Pereda 2005, pp.179-180). La empresa fue adquiriendo diversos talleres en diferentes partes de Santander dónde fue realizando diversos trabajos: cocinas económicas, bañeras, sistemas de bombeo, calderería, etc. En 1913, la empresa Talleres de San Martín S.A., propiedad de los López Dóriga, cede a Corcho e Hijos, las acciones. Por aquel entonces, ya tenía 789 de 950 acciones, de los terrenos y edificios de San Martín. Con la adquisición de estos talleres, la empresa amplió su actividad a la construcción naval, así como a la fabricación, con secciones como las turbinas hidráulicas, vagones o calderería (Fernández Acebo y Maza-Madrado Pereda 2005, pp.231-239), (fig. 32).



Fig. 32. Submarino de la I Guerra Mundial en el Dique de Gamazo, 24 de mayo de 1918, los Talleres Corcho e Hijos se ven en segundo plano. Fuente: FFAGAPS, A-0060.

En 1925, Corcho e Hijos solicitó al puerto la ocupación de unos terrenos en zona marítima próxima al Dique de Gamazo. La motivación de esta ocupación era ampliar las instalaciones para la construcción de una grada de buques. El proceso fue tan largo que en diciembre de 1927 se solicitó la reducción del espacio que pedían a mil metros, de los 2.253 que ocupaban, aceptándose en enero de 1928. (APPS 4006-1 1914-1928.) En ese año, 1928, Corcho e Hijos tenía la producción repartida de tres sedes: en Sotileza, en los talleres de La Reyerta y en San Martín. En estos últimos producían: calderería gruesa, maquinaria en general, construcción y reparación de buques, bombas y turbinas hidráulicas. El 16 de julio de ese año, los Astilleros de San Martín de Corcho e Hijos se convirtieron en arrendatarios del Dique de Gamazo. Durante la Guerra Civil, todas las instalaciones se reconvierten para la industria militar. En 1948, la Compañía Trasatlántica adquiere la mayoría accionarial de Corcho e Hijos S.A., unificando ambas empresas. En 1950, (fig.33), es la 5º empresa más importante de Cantabria con 630 trabajadores. (Fernández Acebo Y Maza-Madrado Pereda 2005, pp.241-244).

Avanzando hasta 1958, la Jefatura de Puertos de Santander transfiere a Corcho e Hijos la concesión de unos terrenos de Pompeyo Sainz Abascal para la construcción de un taller de embarcaciones menores en la Ensenada de San Martín, ocupando así más terreno de esta ensenada. (APPS 4828-2 1919-58). En 1962, la Sociedad Anónima Corcho e Hijos se dividió en dos, la de San Martín pasaría a ser Basse-Sambre Corcho, S.A. o Corbasa. La Compañía Transatlántica mantuvo algunas acciones. En 1971, cerró Corbasa y la zona de San Martín pasó a manos de Astilleros del Atlántico que en 1985, debido a la inseguridad financiera y organizativa cerró. (Fernández Acebo y Maza-Madrado Pereda 2005, pp.245-247) En los terrenos que ocupaban estos talleres se dedicaron a zona de aparcamiento para las instalaciones próximas como era el Palacio de Festivales.

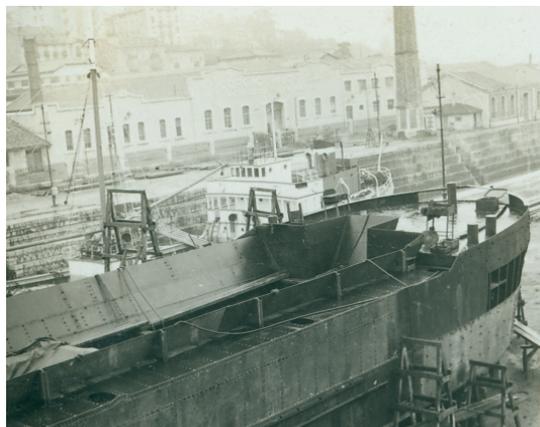


Fig. 33. *Reparación de un gánguil, en segundo plano los Talleres de Corcho e Hijos entre 1948 y 1953.*

Fuente: FFAGAPS, B-0125.

## **Draga Loreto**

La draga de rosario “Loreto” fue construida en las instalaciones de la *Sociedad Española de Construcción Naval* localizadas en Matagorda, con el número 128, siendo botada el 22 de diciembre de 1965. Fue entregada a la Junta de Obras del Puerto de Santander el 25 de noviembre de 1967, teniendo de eslora 58,40 metros, de manga 12 m y de puntal 3,75 m. (Sarabia Solana y Sarabia Rogina 2003, p.212.)

La propia memoria descriptiva de julio de 1967 comenta lo siguiente de la draga:

“Tiene por objeto definir los trabajos a ejecutar para la construcción de una draga de rosario, sin propulsión, de 16 m de profundidad de dragado... Será capaz de dragar en cualquier punto de ríos, puertos o barras” (APPS 4976-1 1968, p.G-1)

Además, en este mismo documento tenemos la descripción general de la draga:

“Será de casco partido, sin propulsor, sin cántara. Estará formada por un flotador en forma de U, en cuya parte posterior irá dispuesta la maquinaria y en los dos lados del pozo, espacios de estiba y tanques. Hacia el centro se dispondrá el castillete principal y a proa se dispondrá el castillete delantero, en el cual irá el puesto de control” (fig.34). Continúa diciendo que la tripulación estará constituida por 20 personas, con un capitán, un jefe de máquinas, un dragador, un segundo maquinista y 16 tripulantes. (APPS 4976-1 1968, pp.G-1-2)

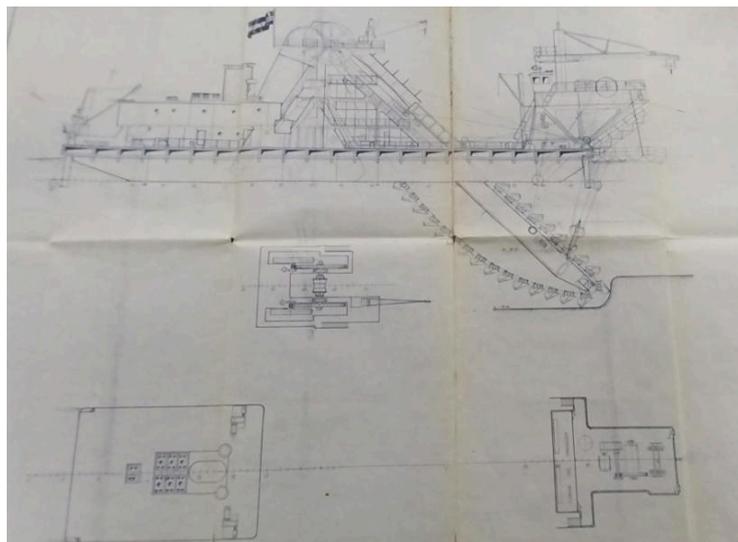


Fig. 34. *Plano de la Draga “Loreto”*. Fuente: APPS 4976-1 1968. *Draga Loreto: Planos, proyecto y memoria descriptiva*.

Tras las pruebas realizadas en el puerto desde el 12 de septiembre hasta el 19 de octubre de 1967 y la confirmación del buen estado de la maquinaria, se puso a realizar

diversos trabajos, entre los cuales destacan los efectuados en la canal, fondeadero de la Osa, zona de maniobras de *Astilleros de Santander* o en el Muelle de la Margen Norte de la Canal de entrada a la Dársena de Maliaño, (fig. 35). Con el paso del tiempo, los trabajos de esta draga se consideraron lentos y pesados (Sarabia Solana y Sarabia Rogina 2003, pp.213-216), retirándose del servicio a finales de 1992 (Bustamante 06-03-2009) debido, además de las nuevas políticas de dragados y conservándola en el Dique de Gamazo, (fig.8). (Sarabia Solana y Sarabia Rogina 2003, pp.213-216).

En el año 2009, el ingeniero naval Carlos Delgado Macías redactó el *Proyecto de recuperación de la Draga “Loreto” y del buque puerta del Dique de Gamazo como Patrimonio Histórico de la Autoridad Portuaria*. En este documento se comprobó el estado de la draga, dando como resultados que su casco se encontraba en buen estado, aunque con algunas zonas como la proa con signos de corrosión, oxidación en la cubierta y un grave deterioro en las bombas, válvulas, tuberías, etc. Las acciones que se llevaron a cabo fueron: una obra en las chapas dañadas y un tratamiento de pintura para evitar mayor corrosión, y para ello se limpió la superficie con chorro de arena (APPS 7918-2. Delgado Macías 2009, pp.5-8).

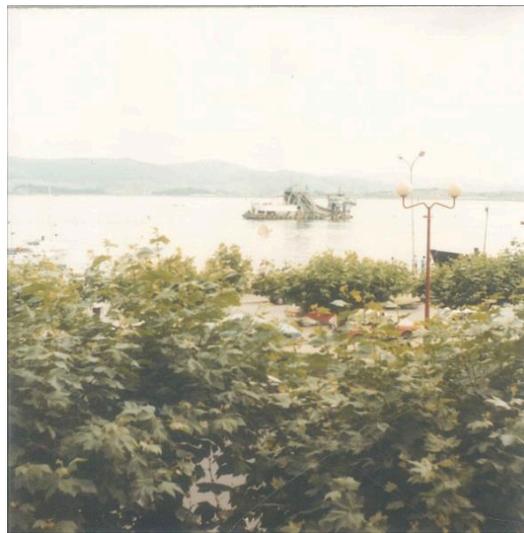


Fig. 35. *Draga Loreto desde el Paseo Pereda en septiembre de 1981*. Fuente: FFAGAPS, B-0042-2353.

A pesar de esta rehabilitación, el 31 de marzo de 2012 se publicó la noticia de que la Draga Loreto se convertiría en chatarra tras los veinte años de inactividad en el Dique de Gamazo. (Bolado 31-03-2012). Siendo otra muestra de patrimonio portuario-industrial no conservado.

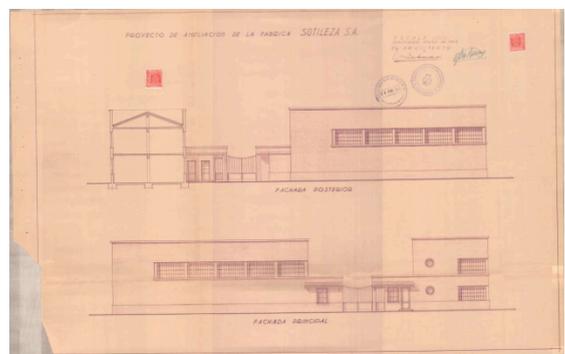
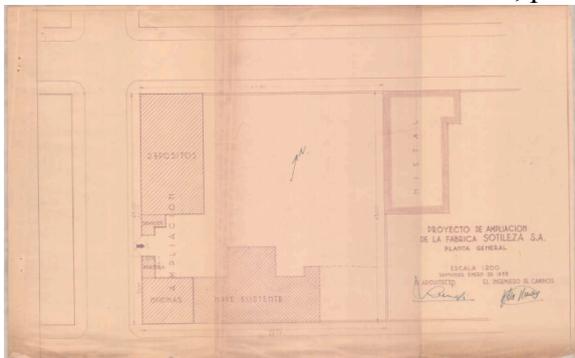
## **6.2. PATRIMONIO PORTUARIO-INDUSTRIAL REFUNCIONALIZADO**

### **Edificio Sotoliva**

El edificio Sotoliva es el primer caso de refuncionalización de un elemento industrial que tenemos en este trabajo, situado en la Dársena de Maliaño en la Calle Carlos Haya, (fig.8).

Las primeras evidencias que tenemos de este edificio son de 1947, cuando la Industrias Sotileza S.A. mandó redactar un *proyecto de aprovechamiento de una parcela en la zona marítima de la Dársena de Maliaño en el Puerto de Santander para instalación de una fábrica de aceite y otros productos por el tratamiento de desperdicios de pescado*. Se pidió en dicho proyecto una parcela con una superficie de 2.115 m<sup>2</sup> para la construcción de tres pabellones aislados. El primero constaba de tres dependencias, destinadas a oficinas, laboratorio y almacén; los otros dos eran para refinación del aceite y la elaboración de productos de proteínas. (AAPS 4918-3 1947-87).

En agosto de 1949, se solicitó la concesión de la parcela para la construcción de la fábrica. (AAPS 1346-5 1949-78). En enero de 1955, se redactó un proyecto de ampliación que buscaba construir un edificio para alojar diez depósitos de 50 toneladas, además de unas oficinas, laboratorios y un control de entrada (figs. 36 y 37). (AAPS 4918-3 1947-87). En 1962 se vuelve a plantear otro proyecto de ampliación pero sus planos desaparecieron, desconociendo el motivo de lo ocurrido, por ello se volvieron a realizar en 1976.



Figs. 36 y 37. *Proyecto de ampliación de la Fábrica de Sotileza S.A. Enero de 1955.* Fuente: AAPS 4918-3 1947-87. *Dominio Público Portuario. Industrias Sotileza S.A. (Transferida a Industrias Sotoliva S.A.). Expediente administrativo y proyecto de aprovechamiento de una parcela para instalación de una fábrica de aceite y otros productos por tratamiento de pescado, y proyecto de construcción de fábricas de aceites y ampliación de edificios industriales.*

El nombre de Industrias Sotileza S.A. sufrió un cambio a partir de 1975 por los documentos que hemos encontrado. En agosto de ese año hay un documento donde aparece ya el nombre de “Sotovisa S.A.” y “Sotoliva S.A.”, que es con el nombre que se refieren en el mencionado documento. En este, se trata de la caducidad de la concesión otorgada a Sotileza

en 1949. Por lo que se ha observado en los diferentes documentos parece ser que se consiguió mantener la concesión. (AAPS 4918-3 1947-87).

En agosto de 1976, se publicó el proyecto de ampliación de 1962, donde se construirían cuatro naves más, siendo los números 3, 4, 5, 6 del conjunto, (fig. 38). La primera de este proyecto estuvo destinada a carga, almacenes y trujales; la segunda y tercera fueron de embotellado y almacenes, y la última de esta ampliación se destinó a depósito de agua, aceite y almacenes. (AAPS 4904-1 1976-1983).

Esta industria estuvo activa hasta mediados de los años 80, cuando se publicó la noticia de su cierre el 3 de abril de 1984. Contaba en ese momento con solo 38 trabajadores y había sido adquirida por Carbonell en los 70. Debido a diversas pérdidas, se decidió cerrar. Otros documentos indican que en 1986 pasó a denominarse CONDESA (Congelados y Derivados S.A.) y que mantuvo la concesión del terreno hasta 1989, cuando renunció a ello. (AAPS 4916-1 1949-1987).

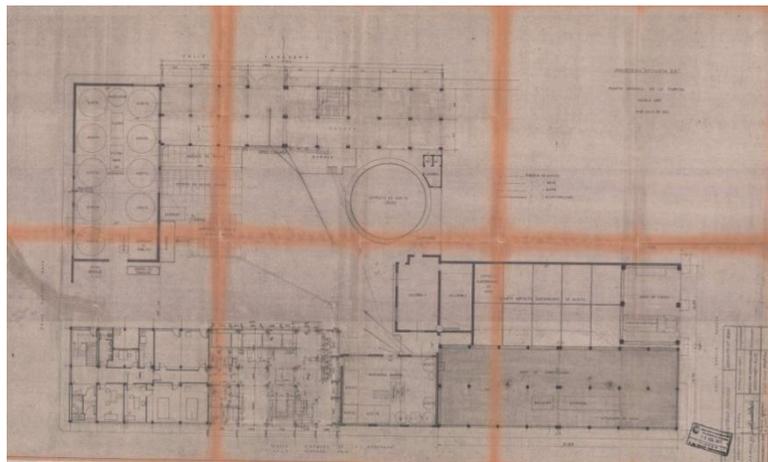
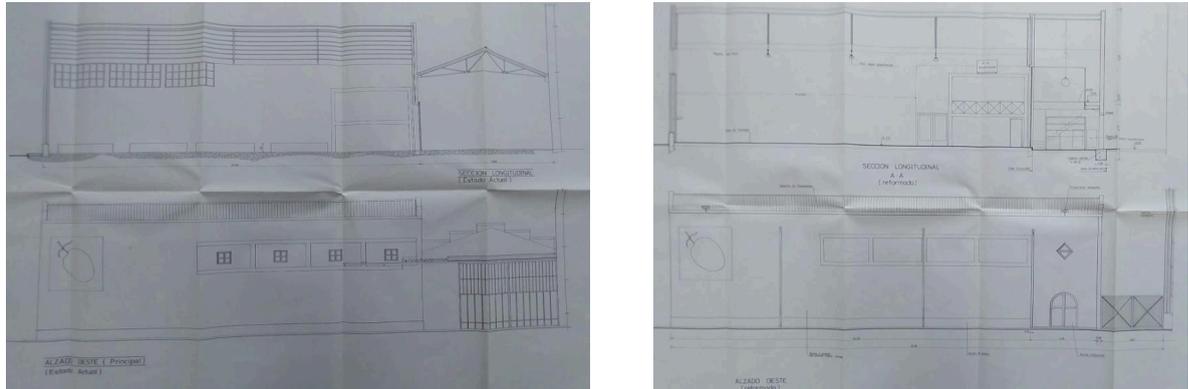


Fig. 38. Planos de ampliación de 1976. Fuente: AAPS 4904-1 1976-83. Dominio Público Portuario. Proyecto de ampliación de la fábrica Industrias Sotoliva S.A. (Industrias Sotileza S.A.) en la zona de servicio del Puerto de Santander, al este de la Dársena de Maliaño, y proyecto de suministro y desagüe de agua salada para refrigeración.

El edificio apenas llegó a ser abandonado, ya que ese mismo año se redactó un proyecto de rehabilitación de nave para sala de exposición. En el momento de la redacción, el complejo Sotoliva contaba con dos edificios en altura y una serie de naves que iban cerrando el resto de las fachadas, con un gran patio en el centro. Su objetivo en un primer momento fue la nave que se encuentra separada del edificio principal, que se rehabilitó como una escuela-taller. El estado en el que se encontraba la nave era bueno, aunque presentaba algunas grietas por golpe de maquinaria. La cubierta presentaba secciones deterioradas, y la tejavana

entre la nave y el edificio escuela-taller se decidió demoler. (figs. 39 y 40). (AAPS 2405-1 1989-92).



Figs. 39 y 40. Estado en que se encontraba la Nave Sotoliva y la nave reformada. Fuente: AAPS 2405-1 1989-92. Proyecto de ejecución: para rehabilitación de nave para sala de exposición.

Por otra parte, la escuela-taller pasó a ser la sede de la Junta del Puerto de Santander. Su rehabilitación se desarrolló entre 1991 y 1992 de la mano de Junquera-Pérez Pita Asociados. Así tenemos la refuncionalización de un gran contenedor de acero que era utilizado para la manipulación del aceite, como oficinas y refinería, que ha pasado a ser la sede de la Junta, conservando la transparencia de sus fachadas y adecuando el interior para su nuevo uso, (fig. 41). (De La Fuente Rentería. 23-03-2018).

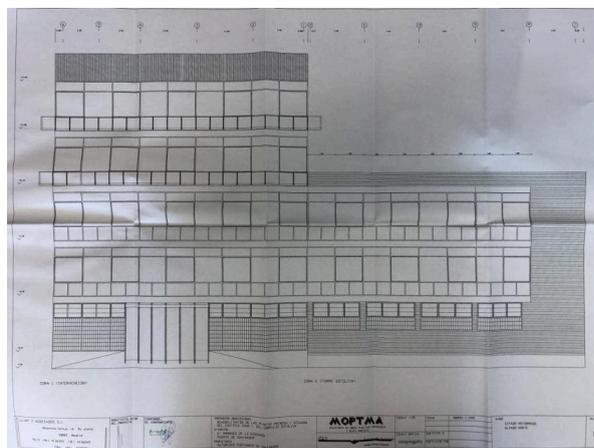


Fig. 41. Plano de rehabilitación de la Torre Sotoliva. Fuente: DE LA FUENTE RENTERÍA, E. 23-03-2018. Sotoliva. [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/sotoliva/>

Por último, comentar que las naves con el depósito subterráneo y las de embotellado, actualmente forman parte de la compañía telefónica de Vodafone. Sin duda, el conjunto Sotoliva ha sabido adaptarse a los cambios y ha conseguido ser refuncionalizado, conservando gran parte de su pasado industrial con algunos cambios de uso.

Con respecto a la Nave Sotoliva o Naos esta fue inaugurado como un espacio expositivo diáfano en 1990, su trayectoria tuvo dos grandes etapas: 1990-1996 y 2008-2010. Durante la primera etapa se podrían destacar las muestras de Albert y Markus Oehlen en 1990, al año siguiente la exposición de James Turrell, la primera organizada en España o la muestra con fondos del Museo Guggenheim ‘Últimas vanguardias: 1940-1991’ por otro lado, en la segunda etapa se centró más en el coleccionismo privado con obras de arte contemporáneo de artistas emergentes como fue el caso de la instalación de Juan López en 2009. Desde noviembre de 2022 la Nave Sotoliva inició su tercera etapa como un espacio refuncionalizado dedicado al arte (Balbona 06-11-2022). En el momento de redacción de este apartado, noviembre de 2024, se está llevando a cabo la exposición de “el agua arrastró a los dorados leones” inaugurada el 18 de octubre de 2024 y que finalizará el 05 de enero de 2025 (Santander Creativa S.F.).

### **Antiguo Depósito de Tabacos/ Biblioteca central**

Este elemento es otro gran ejemplo de refuncionalización de un antiguo espacio portuario-industrial. Este Antiguo Depósito de Tabacos y actual Archivo Histórico Provincial y Biblioteca se localiza en la Dársena de Maliaño. Al norte tiene la C. Marqués de la Hermida, al oeste la C. Ruiz de Alda, al este Ruiz Zorrilla y al sur Antonio López, (fig.8).

El edificio que vemos hoy en día no se asemeja a la idea original de depósito de tabacos. Esta idea surgió en el año 1893 con el *Proyecto de Depósito general de tabacos en Santander*, encargado por la Dirección de la Compañía arrendataria de tabacos. Este edificio se situó en una de las manzanas de la zona del ensanche de Maliaño. El edificio constaría de dos pabellones de tres plantas de 120 metros de largo y 30 metros de ancho, (fig. 42). (Archivo Municipal de Santander, en adelante AMS, G-113-21 1893).



Fig. 42. Planos del primer proyecto de depósito de tabacos, 1893. Fuente: AMS Legajo G-113. Nº 21. 1893. Proyecto de depósito general de tabacos en Santander. ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER.

Sabemos que el 8 de abril de 1894 ya existía un depósito de tabacos que se localizaba en la calle Antonio López al final de Maliaño, ya que se redactó un documento con la petición

de reconstruir parte del mismo que fue afectado por la explosión del Machichaco, sufriendo un incendio tras esto.(AMS G-114-24 08-04-1894).

Desconocemos los motivos que llevaron a los cambios del proyecto, pero numerosos autores consideran que en 1899 se realizó un nuevo proyecto en el mismo lugar, conformado por ocho naves dispuestas en dos peines enfrentados, finalizando su construcción en 1910, (fig.43). (Castañeda López 2017, pp.246-247). Se trató de un edificio estilo neomudéjar con amplios patios interiores, cumpliendo la función ya comentada de almacén de tabaco en rama llegado por vía marítima, ocupando una superficie total de más de 12.000 metros cuadrados. Durante la Guerra Civil, fue utilizado como cárcel para prisioneros republicanos y, tras este conflicto, se reanudó su uso original hasta 1986. (Moreno Saiz 30-06-2021)



Fig. 43. *Vista parcial de Antiguo Depósito de Tabacos, sin fecha.* Fuente: FFAGAPS, A-0118.

En noviembre del 2000, se redactó el *Proyecto Básico Para La Construcción Del Archivo Histórico Provincial Y Regional Y Biblioteca Pública Del Estado En Santander Cantabria*. El fin de este fue la transformación de la zona por parte del ayuntamiento, frente a la nueva planificación que se proyectó desde el puerto deportivo hasta el antiguo depósito. La situación en aquel momento del antiguo depósito era buena, aunque el estado de los muros y sus esquinas tuvieron algunos defectos. La finalidad de este proyecto fue la refuncionalización del espacio, con el fin de conservarlo y utilizarlo como un contenedor para albergar el Archivo y la Biblioteca, separados por un espacio central que sería el vestíbulo de distribución cubierto, aprovechando la simetría del edificio, (figs. 44 y 45). La superficie útil que ocupa la Biblioteca es de 7453,10 m<sup>2</sup> y la del Archivo es de 10996,5 m<sup>2</sup>. (AMS 1889-1 2002). (AMS 1892-13 2002).



Figs. 44 y 45. Planos de antes y después del proyecto de rehabilitación de Antigua Depósito de Tabacos. Fuente: AMS 1889-1. 2002. Archivo Histórico Provincial y Biblioteca Pública Central (Reforma del antiguo edificio de Tabacalera) Ministerio de Cultura, Gobierno de Cantabria. C/Ruiz de Alda 19. Memoria.

Las obras de este proyecto duraron 10 años, y el presupuesto fue de 31 millones de euros. El 11 de enero de 2010 se abrió aprovechando 22.021 metros cuadrados del complejo, en su interior se albergaban, según la noticia de diciembre de 2009, dieciséis mil libros y veinte mil documentos. (Santiago 17-12-2009). El Antigua Depósito de Tabacos es otro gran ejemplo de refuncionalización de restos industrial.

### **Depósito de Elaborados de Tabacalera/Centro Cívico Tabacalera**

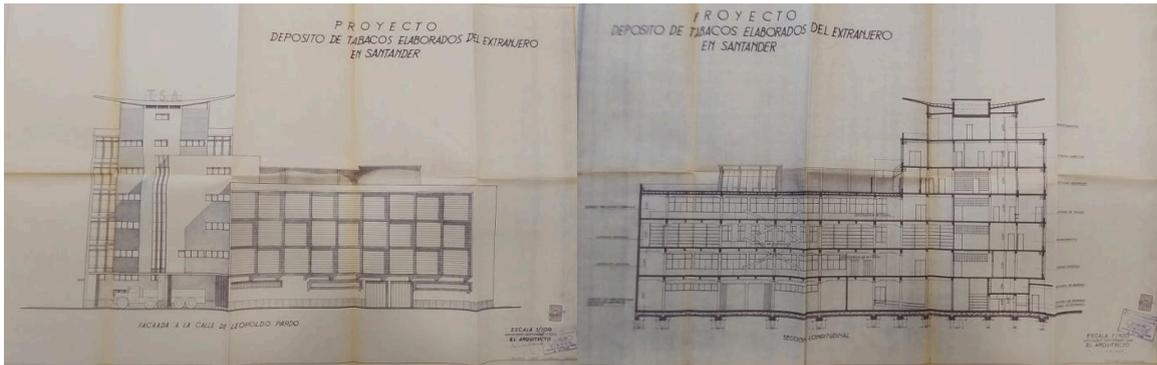
Se ubica al norte con la calle Marqués de la Hermida, al sur con el final de la calle Antonio López y al noroeste con el final de Leopoldo Pardo, (fig.8).



Fig. 46. Trabajos de pavimentación de Antonio López, en segundo plano el Depósito de Elaborados de Tabacalera. Fuente: FFAGAPS, A-0271.

Los documentos que tenemos acerca de este depósito son de 1960, cuando se redactó el proyecto de la mano de Juan José Resines del Castillo, con el fin de construir un depósito de tabacos elaborados del extranjero, (fig.46). Se pidió la licencia de obras el 22 de agosto de 1960, y fue aprobada el 22 de octubre de ese mismo año. El solar donde está el depósito tiene

una superficie de 2023,70 m<sup>2</sup> con forma pentagonal, cuatro lados paralelos y un quinto a modo de chaflán. En la planta baja se localizó el depósito de tabacos en rama; en la primera planta se ubicaron la oficina-aduana y muestras; en la segunda el botiquín y la sala de consulta y reconocimiento; en la tercera las oficinas; en la cuarta oficinas generales con despacho de Dirección, Secretaría, Interventor, etc. y en la quinta planta sería la vivienda del Director. La sexta planta constó de dos departamentos para Jefes (AMS I-57-14 1960), (figs. 47 y 48).



Figs. 47 y 48. *Fachada de la C/Leopoldo Pardo y sección longitudinal del Depósito de Elaborados.*  
Fuente: AMS I-57-14 1960. *Proyecto de depósito de tabacos elaborados del extranjero en Santander.*

Una vez construido, estuvo en funcionamiento hasta 1993, siendo refuncionalizado para albergar un centro cívico cultural para la zona Castilla-Hermida (Fuertes Gandarillas 19-03-18). El inicio de esta refuncionalización como centro cívico se dio en abril de 2019. Las obras tenían un plazo de doce meses, pero tras diversos contratiempos, se comentó que se retrasarían hasta junio del 2020. (Bermúdez 14-11-2019) La reapertura de este antiguo elemento industrial fue el 12 de marzo de 2021, se acondicionaron 2.800 m<sup>2</sup> de la superficie total que tenía el solar, utilizando tres plantas y la cubierta del edificio (Santander Ciudad 12-03-2021).

Se trata sin duda de un gran ejemplo de arquitectura racionalista construido en las tendencias clásicas de la posguerra, con una solución funcional, formal y urbanística (Fernández Del Arco 18-06-2019). Además, gracias a la refuncionalización de este edificio podemos conservarlo y disfrutarlo, aunque se podría ceder la parte restante y rehabilitarla con también fines sociales.

A día de hoy este centro cívico ha presentado diversas ofertas de ocio tales como cursos orientados a la conservación de las fotografías (Santander Creativa, 14-10-2024), actuaciones como la del Coro Atalaya y su iniciativa “Canciones de oasis y clorofila”

(Santander Creativa, 24-09-2024) o un ciclo de conferencias y lecturas dramatizadas dedicadas a autores como José Hierro (Santander Creativa, 18-05-2022).

### **Grúa de Piedra**

Este elemento industrial es uno de los más emblemáticos del Puerto y la ciudad. Se localiza en el Muelle de Maura, (fig.8) al suroeste tiene el Centro Botín y al noreste el Palacete del Embarcadero.

Los orígenes de este hito de la ciudad, se remontan al 1 de julio de 1896, cuando se inició el concurso público para la construcción, suministro y montaje de una grúa de vapor. El 2 de septiembre de 1896 se publicó que Sheldon y Gerdtzen ganaron el concurso para su construcción. (AAPS 3366-1 1894-1902). El 18 de mayo de 1897 se redactó el proyecto de una grúa a vapor de 30 toneladas con un radio de acción de 11 metros. Se recomendó en el mismo la reducción de algunas partes del proyecto original, como el bastidor móvil o el aumento del contrapeso que en origen iba a ser de 25 toneladas. (AAPS 3365-2 1897).

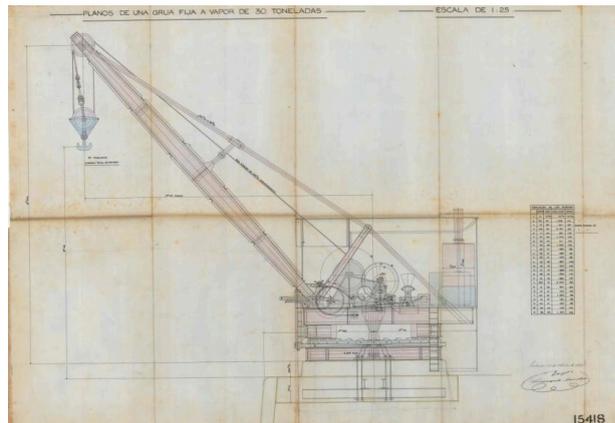


Fig. 49. *Planos de la Grúa de Piedra*. Fuente: AAPS 3365-2. 1897. *Proyecto de una grúa a vapor de 30 TNS*.

En el mismo proyecto se hace la descripción completa del montaje de la grúa. Esta se apoyaría sobre un macizo de sillería de 6,4 metros cuadrados y una profundidad de un metro. Sobre este se colocó un anillo circular, sobre el cual fue montado el resto de la grúa, (fig. 49). La grúa fue probada con 40 toneladas y los cables y ejes con 60, fue montada en el año 1900, (fig. 50).



Fig. 50. *Montaje de la Grúa de Piedra en 1900.* Fuente: F FAGAPS, AP.0524.

El objetivo de esta grúa fue conseguir la descarga de bultos superiores a 30 toneladas, ya que este límite de peso hacía que diversos buques se dirigieran a Bilbao. Sirvió durante décadas para carga y descarga de todo tipo de barcos, (figs. 51 y 52). (COACAN, S.F.)

Este elemento estuvo en funcionamiento hasta los años 80 del siglo pasado, cuando la actividad portuaria se estaba trasladando a la zona de Raos. (Moreno Saiz 22-06-2021)

En el 16 de febrero de 2016, la grúa sufrió el desplome de su contrapeso sobre una caseta de obras del Centro Botín. Ante el miedo de que se desplazase de su lugar original, el por aquel entonces Presidente de la Autoridad Portuaria, Jaime González declaró que la grúa sería restaurada y no se movería. (Cores 18-02-2016). La restauración concluyó en 2017 con una celebración el 9 de junio de ese año. En dicha reinauguración se homenajearon a los últimos trabajadores de la grúa, hubo música en directo, acrobacias, etc. (Machín 31-05-2017). Este es un claro ejemplo de conservación del patrimonio portuario-industrial de Santander. Ante la pérdida de material se decidió rehabilitar, ya que es un hito de la propia ciudad y su historia.



Figs. 51 y 52. *Grúa de Piedra en 1947 recuperando la proa del Cabo Machichaco 54 años después del desastre y en 1961 descargando trolebuses ingleses.* Fuente: F FAGAPS, O.1816 y AP-0283

## **Dique de Gamazo**

Ya hemos comentado algunos ejemplos próximos a este elemento; ahora toca hablar en profundidad del Dique de Gamazo. Se localiza en la zona este de la ciudad conocida como San Martín, en la calle Gamazo, recibiendo este nombre por el propio ministro, Germán Gamazo, (fig.8).

Como ya hemos comentado en anteriores apartados, Santander y su puerto, a mediados del siglo XVIII, incrementaron de manera exponencial su actividad económica. Con esto, se comenzaron a elaborar diversos proyectos de mejoras para la ciudad y las zonas portuarias; estos proyectos se alargarían hasta el siglo XIX. Con esta situación y la abundancia de barcos, se plantearon sucesivos proyectos de diques, ya que era necesario junto con varaderos y dársenas para el mantenimiento de los buques. El 12 de mayo de 1850, el Capitán General del Departamento de El Ferrol concedió la autorización a Domingo Portilla para construir un dique o carenero en la playa de San Martín con una extensión de 45 varas cuadradas. (Casado Soto, Sarabia Solana y Moreno Saiz 2000, pp.91-102)

Casado Soto, Sarabia Solana y Moreno Saiz (2000, pp.102-109) continúan diciendo que en 1853 se redactó el *Proyecto de Mejora del Puerto de Santander* por Máximo Rojo; este proyecto sería el primero donde aparecería el dique seco. Este dique contaba con una puerta esclusa de diez metros, una eslora de 52 metros, una manga de 16,8 y un puntal de seis metros, permitiendo así el uso de todos los barcos del momento. Este proyecto no se llevó a cabo, por lo que se aprobó otro en 1862 para construir en la bahía un dique; tampoco llegó a realizarse. En 1869 se aprobó otro proyecto por parte de la empresa Antonio Martínez y Cia, comenzando las obras en 1879 y parándose al año siguiente. En 1883 se redactó el Plan Lequerica pero fue en 1884 con el proyecto por fin es aprobado por el Ministro de Fomento Germán Gamazo, de ahí el nombre del dique, siendo emplazado en la zona de San Martín, (fig. 53).

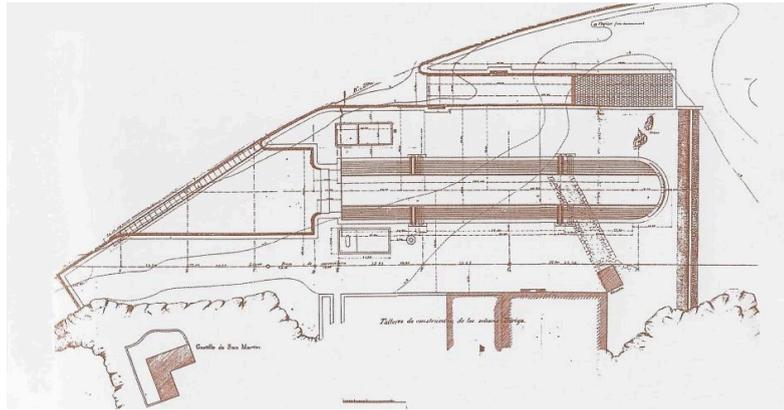


Fig. 53. *Plano del Dique de Gamazo de Arturo Clemente, 1922.* Fuente: CASADO SOTO, J.L., SARABIA SOLANA, J.A., y MORENO SAIZ, V.M. 2000. *San Martín de Bajamar y el Dique de Gamazo.* Santander: Autoridad Portuaria de Santander, ACENTO y autores. ISBN: 84-923292-2-X. p.113.

Las obras comenzaron en 1884; en 1887 comenzaron las excavaciones, donde apareció el principal problema de la construcción: las filtraciones constantes. Posteriormente, hubo un periodo de inactividad entre 1890 y 1902, y no concluyeron de manera definitiva hasta 1909; un año antes ya comenzó a darse uso. Este dique tuvo como compuerta un barco puerta que se instaló en 1907, que llevaba preparado desde 1887. El dique pasó por varias manos, siendo dirigido por la Junta de Obras del Puerto desde 1908 hasta 1928, cuando pasó a ser arrendado a Corcho e Hijos hasta 1940, siendo subastado y adjudicado a Talleres del Astillero. Esta concesión duró doce años; en 1953 volvió a arrendarse a Talleres del Astillero, pero un convenio permitió utilizarlo a Corcho a la vez. Astillero lo controlaría hasta 1970; en ese año se adjudicó a Basse Sambre-Corcho, quien cambiará de nombre siendo Astilleros del Atlántico S.A. y explotaría el dique hasta el 10 de mayo de 1989, año de cierre. (Casado Soto, Sarabia Solana y Moreno Saiz 2000, pp.113-127).

A partir de este fin de uso, la Autoridad Portuaria de Santander quiso convertir al Dique y su entorno en un área lúdica. Para ello, se realizaron diversos proyectos, como el de 1993 “Estudios previos de ordenación de la zona comprendida entre Puertochico y el Promontorio”. Debemos comentar que en ese mismo año, se introdujo en el dique la Draga Loreto ya explicada. En 1995 se redactó el Plan Especial del Puerto de Santander, dentro de los actos llamados “Santander, un puerto para el nuevo siglo”, aunque no se llegó a realizar. En 1998 se planteó otro proyecto para crear diez mil metros cuadrados de terreno urbano, un puerto deportivo, un centro comercial, etc. tampoco llegó a realizarse. Solo se construyó en esta década el Centro de Alto Rendimiento de Vela que actualmente sigue próximo al dique. Entrando en el nuevo siglo, tras varias propuestas de conservación, se consiguió en junio de 2001 que el Dique de Gamazo fuera declarado Bien de Interés Cultural. Las modificaciones

más recientes del entorno fueron a raíz del Mundial de Vela de 2014; se remodeló el dique y su entorno, causando la desaparición de elementos como los talleres de Gamazo, actual Duna de Zaera, (fig.54). (Ortega Piris y Moreno Sáiz 2018, pp.103-111). Sin duda, el Dique de Gamazo es otro elemento portuario-industrial clave para la ciudad de Santander llegando a tener el máximo nivel de protección y teniendo una refuncionalización.



Fig. 54. *El Dique de Gamazo y su entorno en la actualidad.* Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024.

### **Naves de Gamazo/ Fundación ENAIRE**

Por último, tenemos las Naves de Gamazo y la Fundación ENAIRE, (fig.55), utilizando dos antiguas naves de Gamazo, la primera nave y la más grande fue construida en 1908. Años más tarde, en 1936, se construiría la segunda, de menor tamaño. Su uso fue en un primer momento como almacenes de auxilios y la carpintería, a partir de los años 90 fueron utilizadas como Archivo General del Puerto y almacén de material no útil para el puerto (Cueto Alonso, s.f.). Fue en octubre de 2017, cuando la Autoridad Portuaria de Santander firmó con la Fundación ENAIRE, cediendo este espacio por un plazo de 20 años, aunque es prorrogable hasta un máximo de 50, utilizando estas dos naves como sala de exposiciones. (Fundación Enaire 2024).



Fig. 55. *Naves Gamazo y Fundación ENAIRE.* Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024.

## **7. CONCLUSIONES**

De los 15 ejemplos comentados en este trabajo, solo seis han sido refuncionalizados. Esta situación puede considerarse muy grave para el patrimonio portuario-industrial ya que, año tras año tiende a la desapareciendo en Santander debido a los cambios que sufre la ciudad y su regeneración, con apenas casos que se refuncionalizan.

Este trabajo sirve al final como a modo de ver el poco interés que refleja el patrimonio portuario-industrial en la ciudad de Santander y como en vez de conservarlo se ha ido optando por demolerlo, bien es cierto que en algunas ocasiones por riesgos o su uso este patrimonio debió ser demolido, como por ejemplo la fábrica de gas, pero otros ejemplos fueron demolidos sin apenas justificación, incluso en algunos casos, como la antigua lonja, había diversas propuestas por parte de académicos para darle otro uso al elemento. Además algunos de estos elementos tenían firma de arquitectos de prestigio, como el caso de los Silos de Bioter-Biona y no se han conservado, en este caso estaba dentro de la zona del Puerto de Santander pero, se podía haber cedido los terrenos para su conservación y catalogación como posible BIC debido a su importancia arquitectónica. Parece que en esta ciudad se tiende más a demoler y construir algo nuevo que a conservar y reutilizar.

El patrimonio industrial y la refuncionalización deben ir de la mano para la conservación de estos restos de un pasado muy próximo a nuestros tiempos. No solo debemos conservar catedrales, monumentos, cascos antiguos o edificios de épocas anteriores a las nuestras; es importante conservar, en la medida de lo posible, todo lo relacionado sobre nuestro pasado. Para ello, conceptos como la refuncionalización, ese nuevo uso a estructuras pasadas es importante. El elemento puede ser conservado y puede tener una segunda vida.

También es importante conservar las fuentes o los documentos relacionados con estos elementos. Gracias a los archivos municipal y portuario, se ha podido volver a los orígenes de estos elementos y cómo han ido evolucionando a lo largo de su historia hasta llegar a su desaparición, en la mayoría de los casos, o a la nueva utilidad que han tenido. A pesar de ello, queda mucho por investigar, y son muchos los ejemplos que han desaparecido o desaparecerán a los que se les debe tener en cuenta y hablar de ellos.

Por último, la evolución urbanística de Santander es constante e inevitable. Ya se han comentado futuros planes de mejora; en estos, se puede tener en cuenta el patrimonio, no sólo el existente y catalogado, sino también el existente sin catalogar que puede tener una cierta importancia en día de mañana. Para ello considero que estos planes deben ser redactados por

equipos multidisciplinares con expertos en los diferentes patrimonios para tener en cuenta su conservación y la desaparición de los menos elementos posibles y evitando la mala costumbre que presenta Santander de conservar poco y demoler y construir mucho, cambiando este paradigma podremos conservar gran parte del rico patrimonio que tiene la ciudad.

## 8. ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. *Resumen de los elementos del patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado en el frente marítimo de Santander.* Fuente: Elaboración propia. Localizado en p.26.

## 9. ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1. *Coruña y su reconversión portuaria.* Fuente: RODRÍGUEZ-BARCÓN, A., CALO, E. Y OTERO-ENRÍQUEZ, R. 2018. Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica. *Ciudades*, N° 21, pp.99-120. ISSN: 2445-3943. P.105. Localizado en p.12.

Fig. 2. *Gijón en 1956.* Fuente: Ortofoto 1956. *SITPA* [En línea] [Consulta: 11-07-2024] Disponible en: <https://sigvisor.asturias.es/SITPA/?webmap=e0dded03df464437acca9632c5c4fae7&locale=es>. Localizado en p.14.

Fig. 3. *Gijón en 2021.* Fuente: Ortofoto 2021. *SITPA*. [En línea] [Consulta: 11-07-2024] Disponible en: <https://sigvisor.asturias.es/SITPA/?webmap=e0dded03df464437acca9632c5c4fae7&locale=es>. Localizado en p.14.

Fig. 4. *Muelle Abandoibarra antes y después.* Fuente: BILBAO: RÍA 2000. S.F. *Muelle Abandoibarra*. [En línea] [Consulta: 12-06-2024] Disponible en: <https://www.bilbaoria2000.org/actuaciones/abandoibarra/> Localizado en p.16.

Fig. 5. *Santander en el siglo XVI, representación de Joris Hoefnagel de 1575.* Fuente: HOEFNAGEL, J. 1575. Santander. En *Biblioteca Digital Hispánica*. [Consulta: 25-06-2024] Disponible en: <https://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000151678> Localizado en p.18.

Fig. 6. *Proyecto de Nueva Población de Francisco Llovet, 1765.* Fuente: CCBAE (Catálogo Colectivo de la red de Bibliotecas de los Archivos Estatales). *Plano de parte de la*

*ciudad de Santander y su puerto conforme hoy día se halla, con proyecto de las obras que se... (7 de agosto de 1765) – Llobet, Francisco, 1705-1785. [En línea] [Consulta: 26-06-2024] Disponible en: <https://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178500> Localizado en p.19.*

*Fig. 7. Litoral cultural-Dársena Maliaño/ desplegar el litoral 9 km. SANTANDER HÁBITAT FUTURO, 2023. El urbanismo regenerativo como modelo de ciudad. [En línea] [Consulta: 18-06-2024] Disponible en: [https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055\\_COMPLETO\\_.pdf](https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055_COMPLETO_.pdf) pp.562-563. Localizado en p. 24.*

*Fig. 8. Patrimonio portuario-industrial desaparecido y refuncionalizado en el frente marítimo de Santander. Fuente: Elaboración propia. A partir de Mapas Cantabria [sitio web], s.f. Ortofoto 2023 [En línea] [Consulta: 24-10-2024] Disponible en: <https://mapas.cantabria.es/> Localizado en p.25.*

*Figs. 9 y 10. Planta y Alzado de la Antigua Lonja en 1943. Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander (AAPS) 2872-1.1943. Proyecto de Puerto Pesquero Dársena de Maliaño. Planos: Hoja nº10. Localizado en p.27.*

*Fig. 11. Planos de la Lonja en 1947, con la separación entre Casa de Ventas y Tinglado de recepción. Fuente: AAPS 2833-1 1947. Proyecto reformado de Lonja de contratación del Puerto Pesquero en la Dársena de Maliaño. Localizado en p.27.*

*Figs. 12 y 13. Planos de Tinglados de la Dársena de Maliaño. Fuente: APPS 2511-1. 1986-91. Proyecto de Reparación de Tinglados e Instalaciones del Puerto. Localizado en p.29.*

*Fig. 14. Plano del Tercer Tinglado de la Dársena de Maliaño. Fuente: AAPS 2647-2.1964. Proyecto de tercer tinglado para depósito de artes de pesca. P.80. Localizado en p.29.*

*Fig. 15. Derribo de los Tinglados de Arte de Pesca. Fuente:FFAGAPS. O-0103. Localizado en p.30.*

*Figs. 16 y 17. Planos de las oficinas y silos de Bioter-Biona. Fuente: AAPS 1361-3. 1969-83. INDUSTRIA GANADERA DE LA MONTAÑA, S.A. (IGAMOS) - Transferida: SAPROGAL, S.A. Localizado en p.31.*

Fig. 18. *Foto aérea de la Dársena de Maliaño en la zona central a la derecha los silos y oficinas de Bioter-Biona. 1975-85.* Fuente: FFAGAPS.PAN-0064. Localizado en p.31.

Fig. 19. *Fachada Frontal de las oficinas.* Fuente: BALBONA, G.16-09-2018. Destruída una obra del arquitecto Miguel Fisac en la demolición de los silos del Puerto. *Diario Montañés.* [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/destruida-obra-arquitecto-20180916190900-ntvo.html> Localizado en p.32.

Fig. 20. *Naves de Solvay en 2011.* Fuente: AAPS 07239-1. 2011. *Demolición de Antigua Nave de Solvay en Muelle de Maliaño: Anejo a la Memoria: Anejo N°1 Situación Actual. Informe Fotográfico.* P.16. Localizado en p.33.

Fig. 21. *Dársena de Molnedo el 9 de abril de 1957 a la derecha la tolva de arena.* Fuente: FFAGAPS.. A-431. Localizado en p.33.

Fig. 22. *Planos de la Tolva doble de arena y la caseta en 1951.* Fuente: AAPS 1346-10, 1914-1981. *Dominio Público Portuario. Emilio Bedia Trueba. Tolva Doble para arena en el extremo del espigón de la Dársena de Molnedo.* Localizado en p.34.

Figs. 23 y 24. *Ortofotos de 1989 y 2001, en rojo la localización de la tolva.* Fuente: MAPAS CANTABRIA. *Ortofotos de 1988 y 2001.* [En línea] [Consulta: 16-07-2024] Disponible en: <https://mapas.cantabria.es/> Localizado en p.34.

Fig. 25. *Planos de la fábrica de Gas “La Higuera” en 1890.* Fuente: FLEB D0004. *Fábrica de gas de Las Higueras (San Martín).* FONDO GAS LEBON. [En línea] [Consulta: 16-09-2024] Disponible en: <https://recrea.unican.es/s/ReCrea/item/78634> Localizado en p.35.

Fig. 26. *Fotografía aérea de la zona de Gamazo con la fábrica de gas entre los años 1955-1960.* Fuente: FFAGAPS.PAN-0148. Localizado en p.36.

Fig. 27. *Restos del muro perimetral de la fábrica de gas, detrás del Planetario y Escuela Universitaria de Náutica.* Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024. Localizado en p.36.

Fig. 28. *Dique de Gamazo en junio de 1927.* Fuente: AAPS 2840-1. 1913-39. *Concurso de arrendamiento del dique seco de carena (dique de Gamazo). Solicitudes e*

*informes sobre tarifas y ampliación del dique. Contiene fotografías. Corcho Hijos S.A. Documentación previa, Pliego de condiciones, correspondencia, ofertas presentadas, inventario de bienes del dique de Gamazo. Localizado en p.37.*

Fig. 29. *Plano de situación de 1950 en rojo el taller. Fuente: APPS 2913-1. 1950. Proyecto de reconstrucción y ampliación del taller mecánico. Localizado en p.38.*

Figs. 30 y 31. *Construcción el día 22 de septiembre de 1972, de uno de los talleres del Dique de Gamazo, en la imagen derecha se aprecia a la izquierda la nave taller. Fuente: Imagen izquierda: FFAGAPS, A-0501e. Imagen derecha: FFAGAPS, A-0502. Localizado en p.38.*

Fig. 32. *Submarino de la I Guerra Mundial en el Dique de Gamazo, 24 de mayo de 1918, los Talleres Corcho e Hijos se ven en segundo plano. Fuente: FFAGAPS. A-0060. Localizado en p.39.*

Fig. 33. *Reparación de un gánguil, en segundo plano los Talleres de Corcho e Hijos entre 1948 y 1953. Fuente: FFAGAPS. B-0125. Localizado en p.40.*

Fig. 34. *Plano de la Draga "Loreto". Fuente: AAPS 4976-1. 1968. Draga Loreto: Planos, proyecto y memoria descriptiva. Localizado en p.41.*

Fig. 35. *Draga Loreto desde el Paseo Pereda en septiembre de 1981. Fuente: FFAGAPS. B-0042-2353. Localizado en p.42.*

Figs. 36 y 37. *Proyecto de ampliación de la Fábrica de Sotileza S.A. Enero de 1955. Fuente: APPS 4918-3. 1947-87. Dominio Público Portuario. Industrias Sotileza S.A. (Transferida a Industrias Sotoliva S.A.). Expediente administrativo y proyecto de aprovechamiento de una parcela para instalación de una fábrica de aceite y otros productos por tratamiento de pescado, y proyecto de construcción de fábrica de aceites y ampliación de edificios industriales. Localizado en p.43.*

Fig. 38. *Planos de ampliación de 1976. Fuente: APPS 4904-1. 1976-83. Dominio Público Portuario. Proyecto de ampliación de la fábrica Industrias Sotoliva S.A. (Industrias Sotileza S.A.) en la zona de servicio del Puerto de Santander, al este de la Dársena de Maliaño, y proyecto de suministro y desagüe de agua salada para refrigeración. Localizado en p.44.*

Figs. 39 y 40. *Estado en que se encontraba la Nave Sotoliva y la nave reformada.* Fuente: AAPS 2405-1. 1989-92. *Proyecto de ejecución: para rehabilitación de nave para sala de exposición.* Localizado en p.45.

Fig. 41. *Plano de rehabilitación de la Torre Sotoliva.* Fuente: DE LA FUENTE RENTERÍA, E. 23-03-2018. *Sotoliva.* [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/sotoliva/> Localizado en p.45.

Fig. 42. *Planos del primer proyecto de depósito de tabacos, 1893.* Fuente: AMS Legajo G-113. N° 21. 1893. *Proyecto de depósito general de tabacos en Santander.* Localizado en p.46.

Fig. 43. *Vista parcial de Antiguo Depósito de Tabacos, sin fecha.* FFAGAPS. A-0118. Localizado en p.47.

Figs. 44 y 45. *Planos de antes y después del proyecto de rehabilitación del Antiguo Depósito de Tabacos.* Fuente: AMS 1889-1. 2002. *Archivo Histórico Provincial y Biblioteca Pública Central (Reforma del antiguo edificio de Tabacalera) Ministerio de Cultura, Gobierno de Cantabria. C/Ruiz de Alda 19. Memoria.* Localizado en p.48.

Fig. 46. *Trabajos de pavimentación de Antonio López, en segundo plano el Depósito de Elaborados de Tabacalera.* Fuente: FFAGAPS. A-0271. Localizado en p.48.

Figs. 47 y 48. *Fachada de la C/Leopoldo Pardo y sección longitudinal del Depósito de elaborados.* Fuente: AMS I-57-14 1960. *Proyecto de depósito de tabacos elaborados del extranjero en Santander.* Localizado en p.49.

Fig. 49. *Planos de la Grúa de Piedra.* Fuente: APPS 3365-2. 1897. *Proyecto de una grúa a vapor de 30 TNS.* Localizado en p.50.

Fig. 50. *Montaje de la Grúa de Piedra en 1900.* Fuente: FFAGAPS. AP.0524. Localizado en p.51.

Figs. 51 y 52. *Grúa de Piedra en 1947 recuperando la proa del Cabo Machichaco 54 años después del desastre y en 1961 descargando trolebuses ingleses.* Fuente: FFAGAPS. O.1816 y AP-0283. Localizado en p.51.

Fig. 53. *Plano del Dique de Gamazo de Arturo Clemente, 1922.* Fuente: CASADO SOTO, J.L., SARABIA SOLANA, J.A., y MORENO SAIZ, V.M. 2000. *San Martín de*

*Bajamar y el Dique de Gamazo*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, ACENTO y autores. ISBN: 84-923292-2-X. p.113. Localizado en p.53.

Fig. 54. *El Dique de Gamazo y su entorno en la actualidad*. Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024. Localizado en p.54.

Fig. 55. *Naves Gamazo y Fundación ENAIRE*. Fuente: Elaboración propia realizada el 19-09-2024. Localizado en p.54.

## **10.FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA**

### **10.1. FUENTES**

#### **Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander (AAPS):**

0035-3. 1963-64. *Informes de la dirección al presidente del Puerto, sobre una carta de hijos de Basterrechea a la comandancia por el ataque del barco Mare Manum, otra de una queja de los vecinos de Castelar sobre la grúa de la tolva de arena instalada en el espigón de la Dársena de Molnedo y otra sobre el futuro del Puerto de Santander y sus posibilidades*.

07239-1. 2011. *Demolición de la Antigua Nave de Solvay en Muelle de Maliaño: Memoria*, pp.1-14.

1346-10. 1914-1981. *Dominio Público Portuario. Emilio Bedia Trueba. Tolva Doble para arena en el extremo del espigón de la Dársena de Molnedo*.

1346-5. 1949-78. *Dominio Público Portuario. Industrias Sotileza S.A. Transferida a Sotoliva S.A. Parcela al este de la Dársena de Maliaño*.

1361-3. 1969-83. *INDUSTRIA GANADERA DE LA MONTAÑA, S.A. (IGAMOS) - Transferida: SAPROGAL, S.A.*

1673-1. 1943-1951. *Proyecto Lonja de Contratación y diversos documentos*.

1673-2. 1944-53. *Proyecto de dos tinglados para depósito de artes de pesca en la Dársena de Maliaño*.

2405-1. 1989-92. *Proyecto de ejecución: para rehabilitación de nave para sala de exposición*.

2511-1. 1986-91. *Proyecto de Reparación de Tinglados e Instalaciones del Puerto*.

*La desaparición y refuncionalización del patrimonio portuario-industrial de Santander*

2647-1. 1964-69. *Tercer tinglado para depósito de artes de pesca.*

2647-2. 1964. *Proyecto de tercer tinglado para depósito de artes de pesca.*

2832-1. 1948-57. *Dos tinglados para depósito de artes de pesca en la Dársena de Maliaño (Bodegas de la Lonja).*

2833-1. 1947. *Proyecto reformado de Lonja de contratación del Puerto Pesquero en la Dársena de Maliaño.*

2834-1. 1950. *Proyecto de reconstrucción y ampliación del taller mecánico.*

2840-1. 1913-39. *Concurso de arrendamiento del dique seco de carena (dique de Gamazo). Solicitudes e informes sobre tarifas y ampliación del dique. Contiene fotografías. Corcho Hijos S.A. Documentación previa, Pliego de condiciones, correspondencia, ofertas presentadas, inventario de bienes del dique de Gamazo.*

2840-2. 1927-50. *Concurso de arrendamiento del dique seco de carena. Talleres del Astillero S.A. Pliego de condiciones, ofertas presentadas, inventario de bienes del dique de Gamazo, varios informes técnicos del director del puerto, correspondencia.*

2840-3. 1952-64. *Pliego de condiciones para el concurso de arrendamiento del dique seco de carena. Talleres del Astillero S.A. Dique de Gamazo.*

2872-1 1943. *Proyecto de Puerto Pesquero Dársena de Maliaño. Memoria: Consideraciones generales y descripción de las obras, pp.1-25.*

3365-2. 1897. *Proyecto de una grúa a vapor de 30 TNS.*

3366-1. 1894-1902. *Presupuesto de una grúa de vapor de 30 TNS para el muelle embarcadero de la Monja N° 2.*

4006-1. 1914-1928. *Jefatura de Obras Públicas. Diversas solicitudes de Talleres Corcho e Hijos.*

4221-1. 1948-57. *Dominio Público Portuario. Corcho Hijos S.A. Aprovechamiento de una parcela en la dársena de Maliaño para talleres de construcción y reparación de barcos.*

4828-2. 1919-58. *Dominio Público Portuario. Pompeyo Sáinz Abascal. Solicita establecer un taller de construcción de embarcaciones menores en la dársena de San Martín.*

*En 1958 se procedió a rehabilitar la concesión otorgada al titular y transferida a Corcho Hijos S.A.*

*4904-1. 1976-1983. Dominio Público Portuario. Proyecto de ampliación de la fábrica Industrias Sotoliva S.A. (Industrias Sotileza S.A.) en la zona de servicio del Puerto de Santander, al este de la Dársena de Maliaño, y proyecto de suministro y desagüe de agua salada para refrigeración.*

*4916-1. 1949-1987. Dominio Público Portuario. Sotoliva S.A. Transferida por Sotileza S.A. (denominada CONDESA). Ampliación de la fábrica Sotoliva en la zona de servicio del Puerto de Santander, al este de la Dársena de Maliaño, para elaboración de aceites, en la zona de servicio del puerto. 14-3-1975: Incoado expediente de caducidad por ejecutar obras no autorizadas, ocupación de una parcela no autorizada y variación de destino autorizado. O. M. de 25-5-1982: se rehabilitó la concesión. Rescate de la concesión Sotoliva.*

*4918-3. 1947-87. Dominio Público Portuario. Industrias Sotileza S.A. (Transferida a Industrias Sotoliva S.A.). Expediente administrativo y proyecto de aprovechamiento de una parcela para instalación de una fábrica de aceite y otros productos por tratamiento de pescado, y proyecto de construcción de fábrica de aceites y ampliación de edificios industriales.*

*4976-1. 1968. Draga Loreto: Planos, proyecto y memoria descriptiva.*

*5353-16. 1967-74. Expediente de concesiones caducadas de: Industria ganadera de La Montaña, S.A.*

*7918-2. DELGADO MACÍAS, C. 2009. Proyecto de recuperación de la Draga “Loreto” y del buque puerta del Dique de Gamazo como Patrimonio Histórico de la Autoridad Portuaria.*

**Archivo Municipal de Santander (AMS):**

*I-57-14. 1960. Proyecto de depósito de tabacos elaborados del extranjero en Santander.*

Legajo 1889 N° 1. 2002. *Archivo Histórico Provincial y Biblioteca Pública Central (Reforma del antiguo edificio de Tabacalera) Ministerio de Cultura, Gobierno de Cantabria. C/Ruiz de Alda 19. Memoria.*

Legajo 1892 N° 13. 2002. *Archivo Histórico Provincial y Biblioteca Pública Central (Reforma del antiguo edificio de Tabacalera) Ministerio de Cultura, Gobierno de Cantabria. C/Ruiz de Alda 19. Pliego de condiciones, informe patológico, mediciones y presupuestos.*

Legajo G-113. N° 21. 1893. *Proyecto de depósito general de tabacos en Santander.*

Legajo G-114. N°24. 08-04-1894 *Expediente para recalificar el almacén “Depósito de Tabacos” situado en la calle de Antonio López.*

## **10.2. BIBLIOGRAFÍA**

AGUILAR CIVIRA, I. 2011. Propuesta y criterios para la conservación del patrimonio arquitectónico industrial. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales. 2º Época. Vol. 4. N° 70, pp.40-48. ISSN: 0213-6252.*

ALEMANY LLOVERA, J. 2015. Incidencia del Puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista transporte y territorio. N° 12, pp.70-86. ISSN: 1852-7175.*

ÁLVAREZ ARECES, M.A. 2011. Conservación y restauración del Patrimonio Industrial en el ámbito internacional. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales. 2º Época. Vol. 4. N° 70, pp.22-39. ISSN: 0213-6252.*

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, R.A. 2014. El nuevo Avilés: actuaciones en torno a la ría desde 1990. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales. 2º Época. Vols. 2/3. N° 80/81, pp.118-126. ISSN: 0213-6252.*

ARESO MENDIGUREN, I. 2017. La transformación de los bordes ribereños de la Ría de Bilbao. *PORTUS: the online magazine of RETE. N° 34. Venecia: RETE Publisher, pp. 1-24. [Consulta: 12-06-2024] ISSN: 2282-5789. Disponible en: <https://portusonline.org/la-transformacion-de-los-bordes-riberenos-de-la-ria-de-bilbao/>*

ARROYO SERRANO, S., GIMÉNEZ PRADES M, y SÁNCHEZ MUSTIELES, D. 2018. *Conservación y restauración del patrimonio industrial.* Ed. Síntesis S.A.: Madrid. ISSN: 978-84-9171-236-7.

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER [Sitio web]. 2024. El Puerto de Santander celebra que nueve millones de coches hayan transitado ya por sus instalaciones. *Noticias Autoridad Portuaria de Santander*. [En línea] [Consulta: 26-06-2024] Disponible en: <https://www.puertasantander.es/es/noticias/el-puerto-de-santander-celebra-que-nueve-millones-de-coches-hayan-transitado-ya-por-sus>

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER [Sitio web]. 26-08-2013. *Las obras de la Explanada del Muelle de Gamazo están ya finalizadas*. [En línea] [Consulta: 16-07-2024] Disponible en: <https://www.puertasantander.es/es/noticias/las-obras-de-la-explanada-del-muelle-de-gamazo-están-ya-finalizadas>

BALBONA, G. 06-11-2022. El Puerto recobra la Nave Sotoliva en su tercera etapa como espacio para el arte. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 12-11-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/culturas/puerto-recobra-nave-20221106231702-nt.html>

BALBONA, G. 16-09-2018. Destruída una obra del arquitecto Miguel Fisac en la demolición de los silos del Puerto. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/destruída-obra-arquitecto-20180916190900-ntvo.html>

BENITO DEL POZO, P. 2016. Renovación urbana, herencia industrial y turismo: un proceso con elementos de éxito en Avilés (Asturias). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. N°72, pp.285-304. ISSN: 0212-9426

BERMÚDEZ, P. 14-11-2019. Las obras del centro cívico Castilla-Hermida se retrasan y no acabarán hasta el mes de junio. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 23-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/obras-centro-civico-20191114133944-nt.html>

BIANCHI, P.D. 2010. “Acerca de la refuncionalización de objetos” *Actas de Diseño* N° 8. N°8, pp.85-86. [Consulta 20-04-2024]. Disponible en: <https://doi.org/10.18682/add.vi8.2822>

BOLADO, N. 31-03-2012. La Draga “Loreto” saldrá de Gamazo como chatarra. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 12-07-2024] Disponible en:

<https://www.eldiariomontanes.es/v/20120331/santander/destacados/draga-loreto-saldra-gamaz-o-20120331.html>

BUSTAMANTE, D. 06-03-2009. La “Loreto” merece más el dique de Gamazo que la “Extremadura”. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 12-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/20090306/santander/destacados/loreto-merece-dique-gamaz-o-20090306.html>

CANTABRIA ECONÓMICA [Sitio web]. 09-07-2002. La nueva Lonja toma el relevo de la construida en 1950. *Cantabria económica*. [En línea] [Consulta: 15-07-2024] Disponible en: <https://www.cantabriaeconomica.com/sin-categoria/la-nueva-lonja-toma-el-relevo-de-la-construida-en-1950/>

CASADO SOTO, J.L., SARABIA SOLANA, J.A., y MORENO SAIZ, V.M. 2000. *San Martín de Bajamar y el Dique de Gamazo*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, ACENTO y autores. ISBN: 84-923292-2-X

CASANELLES I RAHÓLA, E. 2007. “Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional”. *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*. Nº7, pp.59-70. ISSN 1695-9698.

CASTAÑEDA LÓPEZ, C. 2017. *Las fábricas de tabacos en España (1731-1945)*. [En línea]. VELA COSSÍO, F. (dir.). Tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid. [Consulta: 25-07-2024] Disponible en: <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.47776>.

CLEMENTE, M.F. 2021. Repensar el frente marítimo de Barcelona en el siglo XXI: riesgos climáticos y postpandemia. *QRU: quaderns de recerca en urbanisme*. Nº 11, pp.70-90. ISSN-e: 2385-6777.

COACAN (Colegio de Arquitectos de Cantabria) [Sitio web]. 09-12-2016. *Nave Almacén 2*. [En línea] [Consulta: 16-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/nave-almacen2/>

COACAN [Sitio web]. S.F. *Grúa de Piedra, Santander*. [En línea] [Consulta: 19-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/grua-de-piedra-santander/>

COMISIÓN GESTORA DE ZORROTZAURRE [Sitio web]. 2024. *Proyecto regeneración urbanística de Zorrotzaurre*. [En línea] [Consulta: 10-07-2024] Disponible en: <https://www.zorrotzaurre.com/proyecto-regeneracion-urbanistica-de-zorrotzaurre/>

CORES, M. 18-02-2016. La Grúa de Piedra no se mueve. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 18-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/201602/18/grua-piedra-estara-arreglada-20160218211601.html>

CUETO ALONSO, G.J. 2011. Apuntes sobre el papel del Puerto de Santander en el desarrollo industrial y minero de Cantabria (1765-1936). En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) Santander: *Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.249-270. ISBN: 978-84-8102-611-5.

CUETO ALONSO, G.J. 2014. El papel del patrimonio industrial en la remodelación del frente marítimo de Santander. En ÁLVAREZ ARECES, M.A. *Patrimonio Marítimo, Fluvial y Pesquero: Identidad, transporte, turismo, paisajes y sostenibilidad*. Gijón: CICEES, pp.291-296. ISBN: 978-84-942119-2-8.

CUETO ALONSO, G.J. 2016. Fábricas y minas abandonadas: un patrimonio por recuperar. En CISNEROS CUNCHILLOS, M. y CUÑAT CISCAR, V. *Patrimonio olvidado, patrimonio recuperado*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, pp.171-197. ISBN: 978-84-8102-774-7.

CUETO ALONSO, G.J. 2021. La conservación preventiva del patrimonio industrial de Cantabria. En DEL HOYO HAZA, S. y MORENO SÁIZ, V.M. (coords.). *Actas II Jornadas de Patrimonio Industrial de Cantabria: 8 y 9 de octubre de 2021*. Santander: Red de Patrimonio Industrial de Cantabria, pp.105-112. ISBN: 978-84-09-37188-4

CUETO ALONSO, G.J. S.F. Refuncionalización del Barrio de San Martín (Santander, Cantabria), (en prensa).

D.B. 18-02-2006. El lunes se iniciará la demolición de la fábrica de hielo. *El Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 15-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/pg060218/prensa/noticias/Santander/200602/18/DMO-SAN-030.html>

DE LA FUENTE RENTERÍA, E. 23-03-2018. *Sotoliva*. [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/sotoliva/>

ESCUADERO GÓMEZ, L.A. 2002. El Paseo Marítimo de A Coruña, triunfador de los nuevos parques urbanos de borde. En: PUMARES FERNÁNDEZ, P; ASENSIO HITTA M<sup>a</sup> A. Y FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (coords.) *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*. Almería: Universidad de Almería, pp.527-538. ISBN-e: 84-8240-521-7.

FERNÁNDEZ ACEBO, V y MAZA-MADRAZO PEREDA, R. 2005. Las empresas “Corcho” de Santander en el 150 aniversario de su fundación. *Altamira: revista del centro de estudios montañoses*. Tomo. 68, pp.179-255. ISSN: 0211-4003.

FERNANDEZ DEL ARCO, L. 18-06-2019. *Reseña del depósito de elaborados de Tabacalera*. [En línea] [Consulta: 23-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/deposito-de-elaborados-de-tabacalera/>

FUERTE, GANDARILLAS, C. 19-03-2018 *Reseña depósito de elaborados de Tabacalera*. [En línea] [Consulta: 23-07-2024] Disponible en: <https://patrimonio.coacan.es/deposito-de-elaborados-de-tabacalera/>

FUNDACIÓN ENAIRE [Sitio web]. 2024. *Sede Santander Naves de Gamazo*. [En línea] [Consulta: 18-06-2024] Disponible en: <https://fundacionenaire.es/sede/las-naves-de-gamazo/>

G. ALONSO, A. 08-07-2024. Zorrotzaurre se adapta a los nuevos tiempos. *Deia*. [En línea] [Consulta: 10-07-2024] Disponible en: <https://www.deia.eus/bizkaia/2024/07/08/zorrotzaurre-adapta-nuevos-tiempos-8451627.html>

GARCÍA DE LA FUENTE, D. 1984. *Cegas: más de cien años de empresa*. Madrid: Cegas. ISBN: 84-398-2834-9.

GARCÍA, L.I. 2012. Brecht y América Latina: modelos de refuncionalización. *A Contracorriente: una revista de historia social y literatura de América Latina*. Vol.9. N°2, pp.65-100. ISSN-e: 1548-7083.

GIL DE ARRIBA, C. 2013. Reordenar sin mirar atrás. El caso del frente marítimo de Santander en el contexto de las dinámicas actuales de transformación de Espacios Portuarios. *Biblio 3W.Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XVIII. N° 1049 (27),

pp.1-14. [En línea] [Consulta: 11-07-2024] Disponible en:  
<https://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-27.htm> ISSN: 1138-9796.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J. 2021. Familias expuestas, tribus opuestas, ciudad peripuesta. Santander, desde el Centro Botín. *Arte y Ciudad – Revista de Investigación*. Nº. 20. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, pp.59-86. ISSN: 2254-2930.

GÓMEZ OCHOA, F. 2011. El Puerto de Santander: Trayectoria histórica e influencia socio-territorial. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.13-37 ISBN: 978-84-8102-611-5.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. 1979. *El Astillero de San Martín: Un siglo de construcción naval*. Santander: Astilleros del Atlántico, S.A. ISBN: 84-300-1302-4.

GONZÁLEZ MORALES, M.R. y GARCÍA MORENO, A. 2011. Los orígenes de una Bahía. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.39-62. ISBN: 978-84-8102-611-5.

GUTIÉRREZ SEBARES, J.A. 2011. El Puerto de Santander en la época contemporánea. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.147-179. ISBN: 978-84-8102-611-5.

HUDSON, K. 1996. Arqueología Industrial. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*. 2º Época. Nº.8, pp.5-6. ISSN: 0213-6252.

HUMANES BUSTAMANTE, A. 2011. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial en España. Notas y reflexiones sobre su aplicación y perspectivas. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*. 2º Época. Vol. 4. Nº 70, pp.49-58. ISSN: 0213-6252.

ICOM.CC [Sitio web]. 2008. “Terminología para definir la conservación del patrimonio cultural tangible” *15ª Conferencia Trienal*, 22-26 de septiembre de 2008. Nueva Delhi. [Consulta 20-04-2024]. Disponible en:  
<https://www.icom-cc.org/en/terminology-for-conservation>

IGLESIAS GIL, J.M. 2011. Usos portuarios de la Bahía de Santander en época romana. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.63-92. ISBN: 978-84-8102-611-5.

MACHÍN, A. 19-05-2014. Santander se viste de vela. *El Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 16-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/deportes/vela/mundial-vela/201405/19/santander-viste-vela-20140518000418-v.html>

MACHÍN, A. 31-05-2017. La reinauguración de la Grúa de Piedra será el día 9 de junio. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 18-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/santander/201705/31/grua-piedra-sera-junio-20170531000414-v.html>

MARTÍN LATORRE, E (coord.). 2004. *Informe de la Antigua Lonja de Pescadores de Santander*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander.

MARTÍN LATORRE, E. y DE MEER LECHA-MARZO, A. 2011. El Puerto de Santander en el desarrollo y configuración urbana de la ciudad. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.205-224. ISBN: 978-84-8102-611-5.

MARURI VILLANUEVA, R. 2011. El Puerto de Santander en la Edad Moderna. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.127-145. ISBN: 978-84-8102-611-5.

MENÉNDEZ MARINO, R. 2014. Arquitectura en el waterfront: nuevos patrimonios en la ría de Avilés. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*. 2º Época. Vols. 2/3. Nº 80/81, pp.97-104. ISSN: 0213-6252.

MORALES SARO, M.C. 2010. El waterfront de Gijón. Ciudad y arquitectura 1986-2006. En MORALES SARO, M.C. (coord.) *El waterfront de Gijón (1985-2005). Nuevos Patrimonios en el Espacio Público*. España: Eikasía, pp.13-59. ISBN: 978-84-15203-01-8.

MORENO SAIZ, V. M. 22-06-2021. Grúa de Piedra. *Red de Patrimonio Industrial de Cantabria*. [En línea] [Consulta: 19-07-2024] Disponible en: <https://redpatrimonioindustrialcantabria.org/portfolio-item/grua-de-piedra/>

MORENO SAIZ, V. M. 30-06-2021. Antiguo Depósito de Tabaco/ Biblioteca Central. *Red de Patrimonio Industrial de Cantabria*. [En línea] [Consulta: 25-07-2024] Disponible en: <https://redpatrimonioindustrialcantabria.org/portfolio-item/antiguo-deposito-de-tabaco-biblioteca-central/>

MOSTRADA, M. J. 2007. “La refuncionalización en el patrimonio edilicio: un enfoque histórico” *Anales LINTA*. Vol.4, N°1, pp.45-53. [Consulta 20-04-2024]. Disponible en: <https://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/783>

ORTEGA PIRIS, A. y MORENO SÁIZ, V.M. 2018. *El dique de carena de Gamazo*. Santander: Ediciones Universidad de Cantabria. ISBN: 978-84-8102-856-0.

PARDO ABAD, C.J. 2016. *El patrimonio industrial en España: Paisajes, lugares y elementos singulares*. Madrid: Ediciones Akal. ISBN: 978-84-460-4334-8.

PLAN NACIONAL DE CONSERVACIÓN PREVENTIVA. 2018. *Fundamentos de Conservación Preventiva*. Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), pp.1-12. [En línea] [Consulta: 09-07-2024] Disponible en: <https://www.cultura.gob.es/planes-nacionales/en/dam/jcr:4b382d56-75b5-4d6c-870f-e02901adfdb3/cp-fundamentos-2018b.pdf>

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL. 2015. *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. [Consulta 20-04-2024]. Disponible en: <https://www.cultura.gob.es/planes-nacionales/dam/jcr:88a504bd-a083-4bb4-8292-5a2012274a8c/04-maquetado-patrimonio-industrial.pdf>

RODRÍGUEZ-BARCÓN, A.; CALO, E; Y OTERO-ENRÍQUEZ, R. 2018. Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica. *Ciudades*, N° 21, pp.99-120. ISSN: 2445-3943.

SANTANDER CIUDAD [Sitio web]. 12-03-2021. Abre sus puertas el espectacular centro cívico de Tabacalera. *Noticia*. [En línea] [Consulta: 23-07-2024] Disponible en: <https://www.santander.es/noticia/abre-puertas-espectacular-centro-civico-tabacalera>

SANTANDER CREATIVA [Sitio web]. 14-10-2024. Fotos Vivas propone una jornada con profesionales y talleres abiertos a la ciudadanía. *Santander Creativa*. [En línea] [Consulta: 24-10-2024] Disponible en: <https://www.santandercreativa.com/noticias/fotos-vivas-propone-una-jornada-con-profesionales-y-talleres-abiertos-a-la-ciudadania>

SANTANDER CREATIVA [Sitio web]. 18-05-2022. El ciclo de conferencias y lecturas dramatizadas “La Palabra Habitada” celebra este miércoles a José Hierro junto a Lorenzo Oliván. *Santander Creativa*. [En línea] [Consulta: 24-10-2024] Disponible en: <https://www.santandercreativa.com/noticias/el-ciclo-de-conferencias-y-lecturas-dramatizadas-la-palabra-habitada-celebra-este-miercoles-a-jose-hierro-junto-a-lorenzo-olivan>

SANTANDER CREATIVA [Sitio web]. 24-09-2024. Un concierto para conectar con la naturaleza a través del espacio urbano. *Santander Creativa*. [En línea] [Consulta: 24-10-2024] Disponible en: <https://www.santandercreativa.com/noticias/un-concierto-para-conectar-con-la-naturaleza-a-traves-del-espacio-urbano>

SANTANDER CREATIVA [Sitio web]. S.F. “El agua arrastró a los dorados leones”, exposición colectiva comisariada por Adonay Bermúdez. *Santander Creativa*. [En línea] [Consulta: 12-11-2024] Disponible en: <https://www.santandercreativa.com/eventos/copia-de-inauguracion-de-la-colectiva-el-agua-arrastro-a-los-dorados-leones>

SANTANDER HÁBITAT FUTURO [Sitio web]. 2023. *El urbanismo regenerativo como modelo de ciudad*. [En línea] [Consulta: 18-06-2024] Disponible en: [https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055\\_COMPLETO\\_.pdf](https://santanderhabitatfuturo.com/wp-content/uploads/2023/03/Santander2055_COMPLETO_.pdf)

SANTIAGO, V. 17-12-2009. La Biblioteca Central abrirá el 11 de enero. *Diario Montañés*. [En línea] [Consulta: 25-07-2024] Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/20091217/cantabria/biblioteca-central-abrira-enero-20091217.html>

SARABIA SOLANA, J.A. y SARABIA ROGINA, P.M. 2003. *Los Barcos de la Junta de Puerto, 1884-1991*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander. ISBN: 84-923292-5-4.

SARRIUGARTE GÓMEZ, I. 2014. Del proyecto Guggenheim a la revitalización de Zorrotzaurre: regeneración del tejido urbano. *Abaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*. 2º Época. Vols. 2/3. Nº 80/81, pp.48-52. ISSN: 0213-6252.

SAZATORNIL RUIZ, L. 2021. Museos en el *waterfront*. Proyectos culturales y regeneración urbana en el frente marítimo de Santander (1985-2020). *Revista de Museología: Museo: Arquitectura, paisaje y ciudad*. Nº.82, pp. 117-135. ISSN: 1134-0576.

SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. 2011. Santander, puerto atlántico medieval. En GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) *Santander: Puerto, Historia, Territorio*. Santander: Editorial Universidad de Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, pp.93-125. ISBN: 978-84-8102-611-5.

SOLVAY ESPAÑA [Sitio web]. 2024. *Torrelavega*. [En línea] [Consulta: 14-07-2024] Disponible en: <https://www.solvay.com/es/espana/torrelavega>

TICCIH. [Sitio web] 2003. *Carta de Nizhny Tagil sobre El Patrimonio Industrial/ Julio, 2003*. [Consulta 20-03-2024]. Disponible en: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf>

TIRSO: HIERROS Y METALES [Sitio web]. Agosto-octubre 2018. *Demolición de silos de 35 m. Sergacan, Puerto Santander*. [En línea] [Consulta: 24-07-2024] Disponible en: <https://www.tirsohym.com/realizados/demolicion-de-silos-de-35m-sergacan-puerto-santander>

VESES JIMÉNEZ, M.C. 2016. *La quinta etapa de regeneración del frente marítimo post-industrial. Los casos de Valencia y Estocolmo*. Universidad Politécnica de Valencia: Valencia.

ZUBERO, I. 2012. “Primero tomaremos Manhattan”: una regeneración urbana, insurgencias ciudadanas y emergencias culturales en Zorrotzaurre (Bilbao). *Urban*. Nº3, pp.65-80. ISSN: 1138-0810