

Fidel Gómez Ochoa (Ed.). Santander. Puerto, Historia, Territorio. Santander, Universidad de Cantabria y Autoridad Portuaria de Santander, 2011, 348 págs. ISBN: 978-84-8102-611-5

Dentro de las actividades programadas para la celebración del XXX Aniversario de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria, tuvieron lugar en 2009 unas jornadas de trabajo centradas en la vinculación existente entre el puerto y la ciudad de Santander. En ellas participaron destacados especialistas, de manera que el libro que ahora sale es el fruto de esas reflexiones. Así, lo primero a destacar es la gran cantidad de colaboradores que participa y la gran variedad de perspectivas planteadas, por lo que estaríamos ante un trabajo de carácter marcadamente transversal o de enfoque pluridisciplinar. No es, por lo tanto, un libro de historia de un puerto en el sentido clásico al que estamos acostumbrados los historiadores económicos. Lo que no impide el que abunden los datos de carácter económico que pueden sernos de gran utilidad. Incluso, este planteamiento puede inspirar futuros proyectos de estudios de otros puertos españoles incidiendo, precisamente, en la participación de otros especialistas, como pudieran ser los geógrafos o los sociólogos.

No es la primera vez que el puerto de Santander es objeto de una publicación derivada de una investigación académica. Ahí está, sin ir más lejos, el libro publicado en 1998 titulado «La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto». Pero sí es la primera vez que se nos ofrece una visión de conjunto actualizada en la que los abordajes, como se ha dicho, son bien distintos. Visión en la que se recogen las últimas novedades historiográficas en cada una de las épocas y aspectos tratados. De ahí que el objetivo de este libro sea, como bien dice Gómez Ochoa (p. 16), fijar su significado e importancia en la historia local y regional, además de analizar los diversos impactos que su existencia y actividades han tenido y tienen aún hoy en día sobre el territorio en que se asienta. De esta forma, el puerto se convierte en el gran protagonista del volumen, pero con la intención de aproximarse, mediante su estudio, a la sociedad y al medio de los que forma parte y en cuya configuración y devenir tanta influencia ha tenido a lo largo de los siglos. Es por eso que lo fundamental de este libro es el análisis de las relaciones entre puerto y ciudad, tanto en el pasado como en la actualidad.

Con estos presupuestos, la obra se estructura en torno a 2 grandes partes. La primera tiene un carácter fundamentalmente histórico, ya que se ocupa esencialmente de la historia del puerto y su vinculación con la ciudad de Santander. La verdad es que en este apartado no se aportan grandes novedades para los siglos XVIII-XIX o principios del XX, los de mayor esplendor del puerto santanderino. Las tesis doctorales de Ramón Maruri y Andrés Hoyo supusieron verdaderos avances en esta materia. Sin embargo, una de las novedades más reseñables de este apartado es la referida al estudio con gran detalle de los orígenes del puerto, de suerte que hoy en día se puede afirmar que en las postrimerías de la Edad del Bronce se detecta ya un uso como espacio portuario de la bahía de Santander (González Moreno y García Moreno). Es más, el *Portus Victoriae Iuliobrigensium* de la época romana, sin poder asignarlo con precisión a un lugar concreto, se debe corresponder con el conjunto de la propia bahía (Iglesias Gil). Por todo ello, gracias a los nuevos avances arqueológicos se puede afirmar que, al final de la Prehistoria y en los primeros siglos de nuestra era, este espacio de la bahía se fue articulando en función de la actividad comercial, marcando la pauta de lo que será su acontecer histórico con la integración en el área atlántica, si bien no es hasta mediados del siglo XI cuando puede hablarse con rigor de Santander y de su puerto. No obstante, hasta la concesión del fuero por Alfonso VIII en 1187 Santander no se consolidó como una villa de predominio comercial y portuario

(Solórzano Telechea). A partir de ahí, como ya se ha dicho, la historia del puerto de Santander nos es bien conocida por los trabajos ya mencionados, de suerte que los capítulos aquí presentados por Maruri y Gutiérrez Sebares son unas magníficas síntesis de cuestiones bien estudiadas con anterioridad. Cierra esta parte un artículo de Aramburu Zabala-Higuera sobre la vinculación entre el puerto y el arte.

La segunda parte del libro se centra en el territorio y en ella se recogen varios capítulos en los que se analizan los diferentes planos de la repercusión del puerto sobre su entorno. De hecho, el puerto ha sido el principal elemento estructurador de la ciudad. A él debemos su consolidación como entidad urbana y el carácter de su impronta urbanística, que es portuaria (Martín Latorre y Meer Lecha-Marzo), algo, por otro lado, tan característico de otras ciudades con puerto. Aunque este impacto no es solo sobre el espacio urbano, sino también sobre el entorno natural, habida cuenta de la envergadura que a lo largo de los siglos ha ido tomando el puerto de Santander, convertido en uno de los más importantes del Atlántico español (García Codron). Desde luego, el crecimiento económico de la provincia hizo que estas instalaciones portuarias ocupasen cada vez más espacio dentro de la bahía. Por ejemplo, el puerto jugó un papel determinante en el desarrollo industrial de Santander. Con el fin del ciclo mercantil, el puerto se hizo mineralero, contribuyendo a la expansión de la industria y de la minería en toda la provincia (Cueto Alonso). Insistiendo en ello, Pérez González analiza el papel clave jugado por el puerto de Santander como infraestructura básica de desarrollo en el crecimiento económico moderno de Cantabria, que pasó de un modelo económico de base agraria y comercial orientado hacia el exterior a otro industrial orientado hacia el interior peninsular. Esto se confirma claramente con ese capítulo en el que se calcula el impacto económico del puerto de Santander en el año 2005, llegando a la conclusión de que el 4,5% del empleo de Cantabria se debe a la influencia del puerto y el 6,1% de su Valor Añadido Bruto a la actividad realizada por empresas relacionadas con la labor portuaria (Coto, Villaverde y Mateo). Por consiguiente, pese a que el puerto ya no es el principal agente económico regional, sigue siendo uno de los más importantes, a pesar de lo cual, es posible hablar de la escasa relevancia que el puerto tiene en la configuración de la imagen pública de la ciudad, algo que no guarda ninguna proporción con su gran importancia territorial, económica, socio-laboral e histórica (Reques).

En consecuencia, aun persistiendo ese desencuentro entre puerto y ciudad, este libro muestra que ese binomio es inseparable, habiendo tenido durante décadas un papel decisivo en la propia configuración de la ciudad, lo que puede servirnos de ejemplo para otros estudios, como ya se ha dicho. Son, por consiguiente, muchas las virtudes de este libro, aunque eso no quiere decir que no tenga algunos aspectos criticables que paso a mencionar. Primero, llama la atención que, hablando de un puerto, apenas se den datos de movimientos de mercancías, personas, etc. Segundo, son escasas las comparaciones que se hacen con otros enclaves portuarios del Cantábrico. Tercero, se echa en falta un capítulo dedicado a la evolución de las propias instalaciones e infraestructuras del puerto, sobre todo, a través de los ingenieros que en ellas trabajaron. Cuarto, la propia articulación de los capítulos da lugar a ciertas repeticiones e incluso a algunas imprecisiones. Todo lo cual no obsta, sin embargo, para reiterarme en lo dicho al comienzo sobre el interés que este volumen ha de suscitar entre los historiadores económicos.

Carlos Larrinaga Rodríguez
Universidad de Granada, Granada, España