

Recopilación de *Boletines informativos* editados en 1.989 sobre “**Santander en 1.900**” por la antigua correduría de seguros SEGSA, ubicada en la calle Cádiz, nº 18 en Santander.

Boletín nº 15

SANTANDER 1.900

“ EL FERROCARRIL I ”

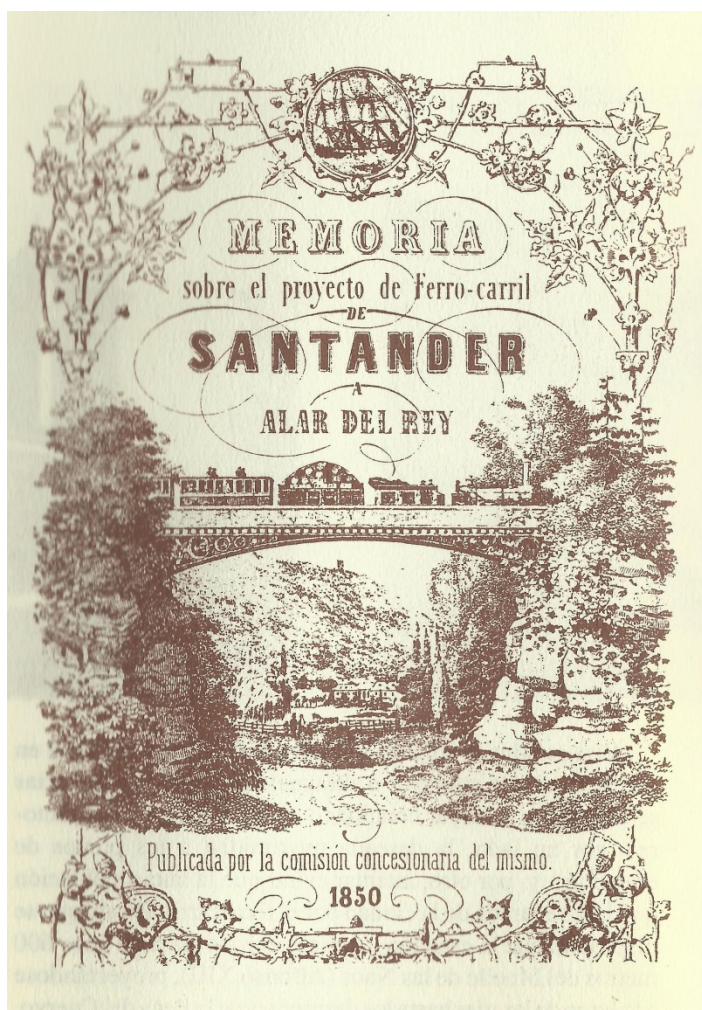
Probablemente hoy nos resultará demasiado difícil hacernos una idea –si bien se pretenda esta únicamente aproximada- de la importancia que pudo tener en nuestra ciudad el inicio del ferrocarril, hace tan sólo siglo y medio, momento en el cual Santander apenas tenía la posibilidad de comunicación con otras provincias y que incluso el acceso a la capital desde la mayor parte de los pueblos era tarea inimaginable.

Finalizando la primera mitad del siglo pasado, el camino principal y casi único que existía –junto con el de Burgos- era el abierto en 1.753 hasta Reinosa. Para Santander fue un camino de vital importancia económica, muy especialmente desde que nuestro puerto fue autorizado para el comercio con américa, dado que, como consecuencia de la exportación de cereales, las comunicaciones con Palencia eran vitales para los intereses económicos de nuestra ciudad.

En Alar del Rey se almacenaban los trigos y harinas que llegaban por el reciente Canal de Castilla, canal con el cual no pudo continuarse hacia el norte por la imposibilidad de salvarse la divisoria de aguas de los ríos Duero y Ebro, además que hacerle descender hasta Santander a base de saltos de agua, hubiera supuesto unas dificultades enormes.

Para las comunicaciones humanas y el transporte de correo se utilizaban aún las diligencias. Así, cuentan los cronistas que saliendo de Santander con el alba la compañía La Castellana ofrecía llegar a Valladolid en 30 horas, después de comer en molledo, descansar en Canduela, cenar en Osorno y desayunar en Palencia. Eran estos los años en los que por vez primera nuestros baños y playas se anunciaban en los diarios madrileños apuntando hacia una incipiente industria turística aún difícil de imaginar.

Los principales intereses son pues los del transporte de mercancías hacia nuestro puerto. De ahí que el marqués de Remisa, propietario de la concesión del Canal de Castilla, se encuentre en el primer proyecto del ferrocarril a Santander a finales de 1.844, proyecto que resultará fallido, por lo que será la burguesía local la que logre la concesión en 1.850, consiguiendo además colocarla bajo el patrocinio regio. De ahí que el ferrocarril Alar-Santander llevase el nombre de Isabel II.



Las obras dieron comienzo solemnemente el 3 de Mayo de 1.852, inaugurándolas en el sitio de Cajo el propio Rey consorte Francisco de Asís, primer monarca que llegaba a Santander en casi tres siglos. Prueba de los amplios intereses que movían este ferrocarril es el hecho de que en aquel momento los únicos trayectos existentes en la Península (no así en Cuba) eran de Barcelona-Mataró y el Madrid-Aranjuez.

El primer tren que entra en nuestra ciudad lo hace desde Los Corrales de Buelna el día 22 de Octubre de 1.858. En 1.860 ya se

podía llegar a Santander desde Bárcena y el tramo Alar-Reinosa estaba concluido desde 1.857. Pero para que los cereales pudieran llegar a nuestro puerto directamente desde Alar era necesario concluir el tramo Bárcena-Reinosa, lo que no se logró hasta 1.866, cuando financieramente la obra se había convertido en un pozo sin fondo. La Compañía de Isabel II no pudo soportar estos costos, arrastrando con ella a las Sociedades de Crédito Locales.

Este fracaso propiciará que finalmente la Compañía del norte –penetrada de capital francés y que es concesionaria de la línea de Madrid a Irún- consiga hacerse con el ferrocarril a Santander, conforme intentaba desde 1.860 al disponer también del trayecto Alar-Venta de Baños.

Si por entonces habían aflorado una serie de factores que estaban influyendo muy negativamente en la coyuntura santanderina, el control del ferrocarril por parte de la Compañía del norte resultó funesto para los intereses mercantiles locales, ya que impuso unas tarifas que desalentaron el transporte de los cereales hasta nuestro puerto. Había llegado a su final el tiempo que se ha dado en llamar “época de la harinocracia”.



La ubicación de la estación del ferrocarril de Isabel II estuvo desde sus comienzos ligada a los terrenos que se ganaban al mar con el ensanche de Maliaño, es decir, toda la zona portuaria y Castilla-Hermida actual. (No debe ignorarse que cuando el ferrocarril se proyectó el mar llegaba hasta lo que hoy es la calle de Cádiz, formando allí un playazo conocido como el Dueso que era el fondeadero de los pescadores del Cabildo de Arriba o de San Pedro, al que se descendía mediante una escalinata que reptaba por el paredón. Cuando en 1.887 se inauguró la rampa de sotileza ya hará bastantes años que el mar había sido alejado de aquella ladera.

Para señalar el emplazamiento de la estación entraron en conflicto varios intereses contrapuestos cuyas discrepancias se intentaron soslayar conciliando principalmente dos factores: por un lado, la deseada proximidad a los puntos de embarque, y, por otro, intentar evitar que la nueva población quedara separada por el ferrocarril. De ahí que se dispusiera que la estación y sus almacenes distaran unos 600 metros del Muelle de las Naos (Alfonso XIII), proyectándose a lo largo de la vías hasta los desmontes de la Peña del Cuervo. Para mayor accesibilidad al puerto habría de prolongarse pronto unas vías hasta la pequeña estación provisional que se situó en el muelle, aproximadamente frente a la actual estación marítima.

Y así se mantuvo una precaria situación hasta que en 1.902 se proyectó la estación de R. Izquierdo que nacía con vocación unitaria en la Plaza de las Navas de Tolosa, de un estilo sobrio y con una composición simétrica, semejante a la que puede verse en Valladolid. Su fachada no se abría hacia el Este como la actual sino que lo hacía hacia el norte, es decir, desde la bajada de la Rampa de Sotileza la estación llegaba hasta la actual, estando su módulo central aproximadamente enfrente de lo que hoy es la salida del túnel.



Derribada en 1.936, lo que hoy contemplamos responde a un posterior proyecto de Gutiérrez Soto que recoge tanto los ferrocarriles de vía ancha como los de vía métrica. Se concluyó en 1.948 pero el ala de Renfe se utilizaba ya cuatro o cinco años antes. (Renfe se constituyó en 1.941 como entidad estatal tomadora de las concesiones de todas las compañías privadas de ferrocarril con ancho de vía de 1.67 metros).

Por cierto, ahora que mencionamos los anchos de vía, nuestro próximo Santander 1.900 tendrá que dar un paseo por los ferrocarriles de vía estrecha.

Vicente García Gil
Colección gráfica: SEGSA