

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 14

SANTANDER 1.900

“ PUERTOCHICO ”

A mediados del siglo pasado Molnedo era una ensenada irregular que arrancaba a partir de la calle Lope de Vega y en la cual desembarcaba el arroyo procedente de la vaguada de Tetuán. Allí se instaló un lavadero y la fuente llamada de los Diez Caños, de la que tomaban agua los barcos menores así como las poco numerosas gentes del lugar ya que la ciudad aún no había rebasado este punto en su expansión hacia el Este.



El final de la ensenada de Molnedo comienza a plantearse en 1.853 a partir del proyecto de P. Máximo rojo mediante el cual se prevé la continuación del ensanche de Peña Herbosa ganando terreno al mar con la prolongación del muelle de Calderón desde la calle Lope de Vega hasta Molnedo, muelle por cierto que aún no estaba en servicio hacia el mar como en la actualidad, sino que su línea apenas distaba diez metros de las casas del Paseo de Pereda.

Como extremo de la prolongación del muelle que a finales de la década de 1.860 hubiera realizado la sociedad de crédito santanderina Unión mercantil, se construyó en Molnedo una dársena casi cuadrada, formada simplemente por dos espigones que constituían un pequeño abrigo para las embarcaciones cuando no hubiera mareas bajas, ya que la dársena quedaba completamente fuera de la línea de las vivas bajamares equinocciales. Aquel primer Puertochico, de 1.870, ocupaba de forma aproximada lo que después fue plaza de D. José del Río y, tras la guerra civil, recibió el nombre de Matías Montero.



Muy pronto, con la creación de la Junta de Obras del Puerto en 1.872, se revitalizarían los instrumentos para los planes de engrandecimiento del puerto, planes que, desde el ya aludido de D. Máximo Rojo, estaban orientados por el crecimiento que se esperaba para la ciudad y para su tráfico marítimo como consecuencia de la coyuntura favorable .especialmente dando salida a las harinas de Castilla-, máxime después de las ilusiones que había generado la llegada del ferrocarril de alar. Pese a que por esos días ya hacía más de una década que se apuntaba la crisis, Lequerica aún concibió un ambicioso plan para el puerto en 1.878. Consecuencia de éste es el avance hacia el mar del Muelle de Calderón, sacándolo hasta 60 metros de la alineación de las fachadas del paseo de pereda con objeto de lograr calados y ganar superficie. Junto a ello se dispone el terraplenado de la dársena de la Rivera, puerto de Santander durante siglos, actualmente plaza de Farolas y Jardines de Pereda.

Para sustituir a dicha dársena de la Rivera se construiría otra en Molnedo, de mayores dimensiones y un poco más al sur que el Puertochico entonces existente. Este desplazamiento hacia el sur, es decir, hacia el mar, siguiendo la nueva línea de los muelles, permitiría a la dársena ganar calados y haría que ésta no quedara abandonada por las aguas en bajamar.

Cuando se aprueba el plan Lequerica en 1.882, la prescripción primera señala que no podrían iniciarse los trabajos de terraplenado de la dársena de la Rivera mientras no estuviera concluida esta nueva de Molnedo.

Las obras, pues, de este segundo y actual Puertochico se inician el 16 de Noviembre de 1.882. cinco años después ya estaban básicamente construidos los muros y se subasta el dragado con el objeto de conseguir cuatro metros de agua “para que puedan atracar en ella buques costeros”, como pedía El Correo conforme al proyecto aprobado. No obstante, las obras no se dan por terminadas oficialmente hasta finales de 1.897.

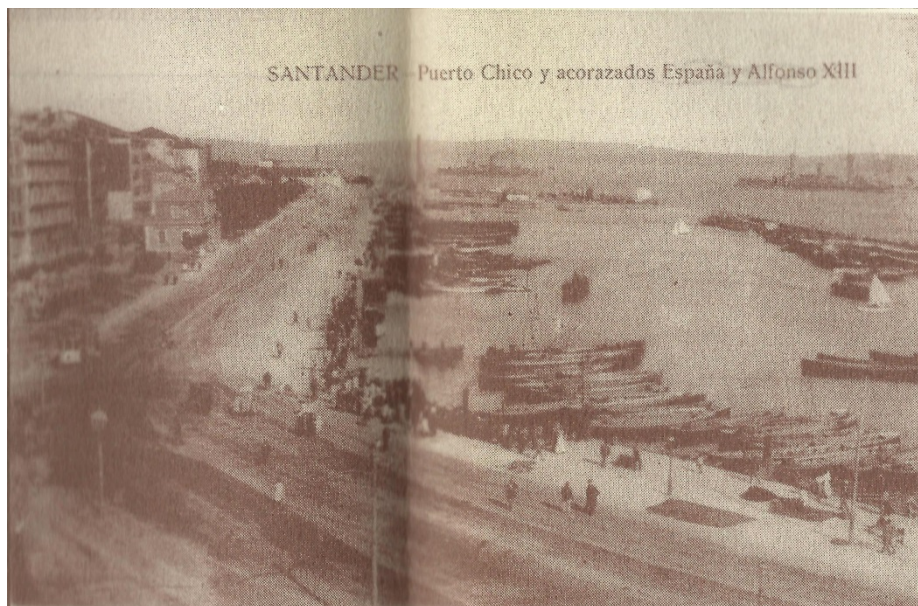


La nueva dársena fue dotada de tres rampas-varadero e igual número de muelles, los mayores –de 210 m. el del norte y de 245 m. el del sur, sustentando éste por una estupenda arquería de medio punto- ofrecen un calado de 3.50 metros. Construida para el servicio de los buques de cabotaje y de las pequeñas embarcaciones de transporte, recibirá sin duda su mayor sabor como abrigo de las lanchas pescadoras, máxime cuando en 1.895 se construyó la Almotacenia en sus proximidades.

Numerosas son las evocaciones que pueden leerse al efecto: D. Elías Ortíz describirá Puertochico señalando como los pataches, pailebotes y traineras llenaban sus aguas oscuras, frente a las cuales, marineros silenciosos de lentos ademanes se apoyaban en su pretil y mujeres de ropa clara y pie desnudo, sentadas en el suelo formando grupos bulliciosos, esperaban la llegada de las barquías para llevar sobre la cabeza pesados capachos de pescado hasta la Almotacenia.

Pero el lugar también recibió en ocasiones otro tipo de servicios. Así, por ejemplo, era frecuente que desde mediados de ese siglo se instalaran en Molnedo –en el muellecito donde finalizaba el de Calderón primeramente y con posterioridad ya en el malecón de la dársena- los baños flotantes. El estacionamiento de dichos baños se concedía por la comandancia de marina únicamente con validez de temporada, por lo que podía suceder que ne la siguiente estuvieran ubicados en otro punto. Dejemos una pincelada por ser un elemento desaparecido: los “nuevos baños flotantes fríos y calientes” que se inauguran la víspera del día de Santiago de 1.881 al sur del espigón del primer

Puertochico estaban formados por dos pisos de madera sobre grandes flotadores de hierro, y constaban de dos cuerpos con habitaciones separadas para señoras y caballeros, disponiendo de diez pilas de baños calientes y una mayor para baño general y natación cuyo precio era de un real por persona, dos si se prefería el baño particular y cinco si se deseaba con algas. Solicitar los servicios de un bañero costaba también un realillo.



Nuestra dársena también recibió esporádicamente otras funciones conforme puede apreciarse en las viejas páginas deportivas: en las fiestas náuticas que solían celebrarse a finales de Agosto, las pruebas de natación la convertían en una gran piscina improvisada. Así, por ejemplo, Puertochico vio como el Real Racing Club derrotaba por un contundente 7-1 al Daring (nombres ingleses muy del gusto de la época), convirtiéndose en el campeón de wáter-polo de 1.924.

Imagen asociada a Puertochico es, desde 1.935, el edificio palafítico del Real Club Marítimo diseñado por Bringas sustentado sobre pilotes hincados en el mar, separado de tierra y unido a esta por un puente.

Puertochico fue quedando paulatinamente abandonado de su sabor más pejino desde que a finales de la década de los cuarenta el nuevo poblado de pescadores desplazó todo este aire hacia la zona del ensanche de Maliaño. Pero aún hoy Puertochico sigue siendo uno de los puntos focales de la ciudad y, acaso, uno de los que más nos identifican.

Vicente García Gil
Colección gráfica: SEGSA