

COLECCIÓN  
1985

# Raos: Mayo 1921, marzo 1985

por MIGUEL A. PESQUERA GONZALEZ  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Presidente de la Junta del Puerto de Santander.

Raos es un proyecto centenario. La ampliación del Puerto de Santander es una constante que ha preocupado a técnicos y políticos a lo largo de todo este siglo y finales del pasado. Ampliación al norte (Plan Orense), es decir la fabricación de un Puerto exterior en la tradicional zona turístico-veraniega del Sardinero—, ampliación hacia el sur (Proyecto Cuidad y Puerto del sur, 1948), ampliación al oeste, creación, por fin, de un nuevo puerto en la zona denominada Raos. Gabriel Huidobro en Mayo de 1921 realiza el primer estudio. De entonces a hoy la ciudad y la región sabrán de Raos con desmesura, hasta el punto de ser una de las siete expresiones tópicas habituales de los medios de comunicación. El 1 de marzo de 1984 se venció esta inercia histórica con la inauguración y puesta operativa de los tres primeros Muelles denominados precisamente Gabriel Huidobro, Jesús González y Rafael Martínez, Ingenieros Directores todos ellos que con entusiasmo han dedicado parte de sus vidas a tan necesario Proyecto para la economía y sociedad cántabras.

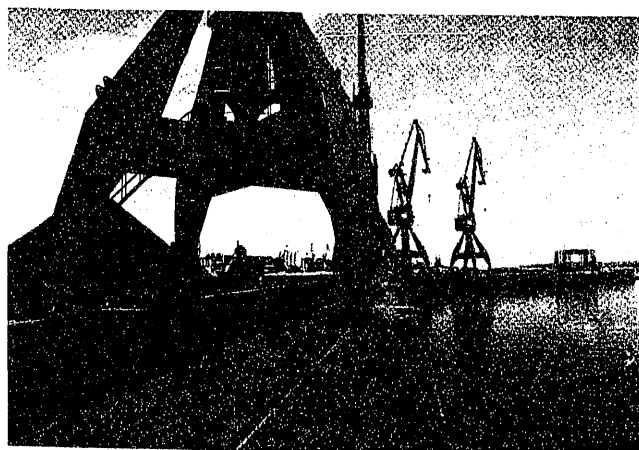
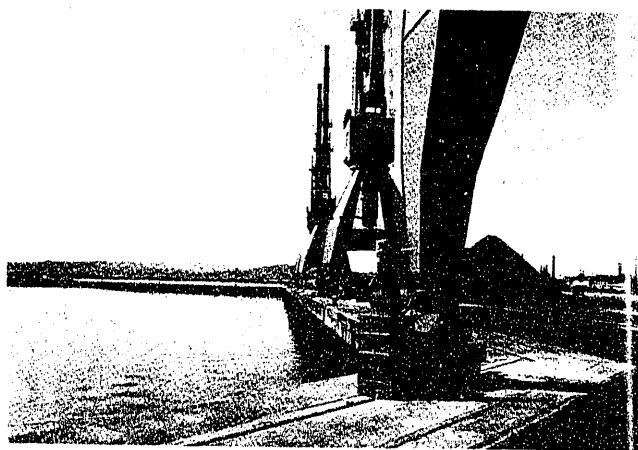
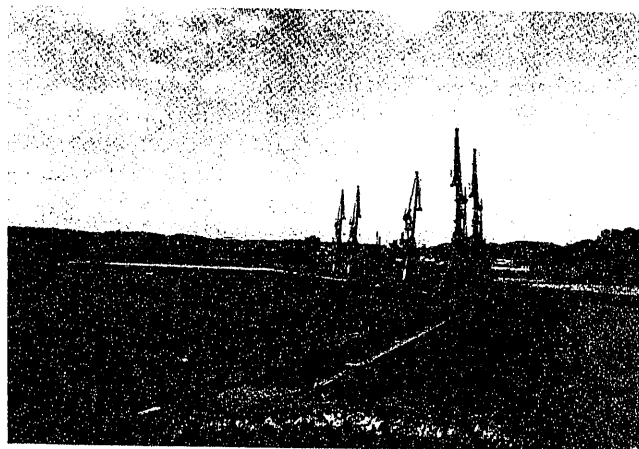
Raos nace en 1985. Coincide su puesta a punto con el cambio epidérmico de la sociedad española, con la transmodalización del Mercado Nacional. Para un puer-

to que nace en 1985, en pleno proceso de adaptación nacional a las nuevas demandas mundiales, este dato es de capital importancia. Es previsible que en las próximas décadas el actual proceso de alteración de las estructuras de tráfico diversifique el actual sistema polar/puntual de recepción de mercancías. El problema de las reservas fósiles no renovables y la cuestión —no menos problemática— de los nuevos tráficos demandados por el cambio tecnológico son la base del cambio estructural que ya está afectando a las actividades portuarias. En este contexto, Raos mejora la oferta del Puerto de Santander notablemente y es la posibilidad —que no la oportunidad— a finales de siglo de remolcarse a esa dinámica de caída/sustitución/renovación de tráficos. Un puerto moderno, bien conectado con los medios de comunicación terrestres y aéreos, situado fuera de una ciudad con una calidad de vida infrecuente en el país, bien puede ser candidato a mejorar su estable posición en el nuevo orden esquemáticamente tratado si se es consciente multinstitucionalmente de originar una estrategia de actuación global en la que Raos, entre otros proyectos, encaje.

El ingreso de España en la C.E.E. generará una situación indeterminada de inestabilidad, que exigirá programar y diseñar formas y modelos arriesgados de Oferta. ¿Pero qué ofrece Raos como obra?. En primer lugar calados adecuados para un puerto moderno de término medio y diversificado. En segundo lugar superficie terrestre amplia, grandes espacios donde las operaciones de manipulación general se puedan realizar con agilidad. En tercer lugar, el actual esquema de comunicaciones obvia la vieja y obsoleta interferencia con la ciudad, y al igual que el nuevo puerto está fuera de ella. Por último, utillaje ac-



## PUERTO DE RAOS



tualizado (grúas de 16 toneladas, Rampa Ro-Ro) y capacidad para recibir tráficos futuros son también características del nuevo puerto. La finalización (del Espigón Norte de Raos) prevista en el Plan Puertos (1985-90) implica una inversión de 7.100 millones.

El impacto del Puerto será directo. En el primer nivel producirá una distorsión central en la ciudad de Santander. Desde este punto de vista el que el nuevo puerto esté fuera de la ciudad/arcaico puerto producirá un efecto positivo para la ciudad y el puerto: la necesidad de reordenar una amplia franja desutilizada o infrautilizada. A nivel indirecto los efectos sobre la economía regional pueden ser importantes si este nuevo instrumento es articulado a proyectos de reindustrialización/post-industrialización regionales. Como obra de especial importancia, puede servir para realimentar la atonía empresarial regional y posibilitar que el Puerto se convierta en un medio y en un fin al mismo tiempo desde el punto de vista del negocio e intercambio económico local, regional, nacional e internacional.

Con entusiasmo, voluntad, imaginación y espíritu corresponsabilizador, sabiendo de la importancia genérica

que lo *local* ocupa en la actual Sociedad transnacional, podremos hacer un puerto adaptable al compromiso que el tiempo presente nos exige a todos.