

El tiempo no es oro

«Necesitamos de ese otro tiempo que nos permita meditar, amar, sentir el paso del tiempo...»

ANTONIO LAMADRID
Economista y consultor



Lo que es oro es la vida que tenemos, el tiempo de vida que nos queda cada día y que desconocemos completamente, es una mina en donde no sabemos ni cuánto oro hay, ni cuánta profundidad tiene, ni el tiempo que vamos a disponer para seguir buscando. La máxima de que el tiempo es oro tiene su sentido en que si dedicas tu tiempo a producir y no a holgazanear el rendimiento que conseguirás será valioso, como el oro.

Es cierto que para poder progresar debemos aprovechar el tiempo del que disponemos (lo he comentado en otras ocasiones, el tiempo es lo más democrático que existe en la vida: es el mismo para todos). Pero no sólo de pan vive el hombre y la mujer, necesitamos de ese otro tiempo que nos permita meditar, amar, sentir el paso del tiempo, extasiarnos con la contemplación de un cuadro o una buena película; el tiempo de intimidad con la persona que amas, el que podamos dedicar a ayudar a otras personas, el de un buen paseo con la brisa del mar llenando nuestros pulmones; el de jugar con nuestros hijos o nietos, el de unas cervezas o una buena cena con amigos, el tiempo de la amistad. Quizá pudiéramos decir que hay tiempo para el oro y otros tiempos para el incienso y la mirra pues, como bien expresa el dicho, no es oro todo lo que reluce, ni tampoco tan necesario como el de Midas, que desesepó al convertir en oro todo lo que tocaba.

Por otro lado, al igual que hacemos planes de pensiones para tratar de garantizar un buen futuro económico para nuestra segunda era de la dependencia (la primera es la infancia), también debemos cultivar los planes de pensiones de afectos y emociones, del amor sentido y del recibido, para que cuando llegue esa tercera o cuarta edad, solos o acompañados, disfrutemos de los buenos recuerdos de tiempos pasados plenos, los tiempos que compartimos con seres queridos; no hay mejor plan que el oro nos dejará el regusto de haber saboreado la mayor riqueza que existe, la del amor, el cariño y la amistad.

Decía Jorge Manrique que «nuestras vidas son los ríos que van a dar al mar, que es el morir». Pues bien, en ese mar, en ese océano espiritual, en el que dejaremos de ser limitados en el espacio y el tiempo, ese, el tiempo vivido con mayor intensidad, sobre todo el que hayamos dedicado a los demás, será el que mejores resultados nos aporte. Cuando el tiempo físico deje de existir, el cómo lo hayamos vivido determinará, estoy convencido, la calidad espiritual de lo que destile nuestra existencia pasada. En ese momento de fusión con lo universal seremos lo que hayamos sido.



Puerto de Santander

LUIS VILLEGAS CABREDO
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ciento cincuenta años de obras y gestión: 1872-2022. El tráfico portuario ha pasado de 500.000 a cerca de 7 millones de toneladas anuales

En 1870, el ingeniero de Caminos José Peñarredonda, jefe de Obras Públicas de la provincia de Santander, presentó un plano de esta ciudad y de su puerto. En ese momento, las instalaciones con que contaba esta infraestructura de transporte marítimo eran: la 'Dársena Grande o de la Ribera', donde ahora se ubican los Jardines de Pereda; la línea de muelles de Calderón, de unos 300 metros, que llegaban hasta la actual calle de Lope de Vega y terminaban en el 'espigón del Merlón', obras construidas en los años 20 del siglo XIX; la prolongación de dicho muelle, en otros 200 metros, hasta la zona de Molnedo, donde se hizo una pequeña dársena de escollera, 'Puerto Chico', para embarcaciones menores, obras ejecutadas en los años 60 de esa centuria. Asimismo, este plano muestra, hacia poniente del puerto, el avance del ensanche de Maliano, con varios muelles salientes de madera, que estaban explotados por particulares, obras ejecutadas a partir de los años 50 del Ochocientos; y en éste nuevo gran espacio de Santander, ya aparece la estación y vías del ferrocarril que conectaba la ciudad con Madrid desde 1866.

Dos años después, la primera realización de la recién creada Junta de Obras del Puerto fue la construcción de un embarcadero saliente con estructura de madera, hacia la canal de navegación de la bahía y buscando mayores calados, hasta donde hoy se ubica la 'grúa de piedra', de 118 m de largo y paralelo a la 'rampa larga', límite este de la citada dársena grande. Esta infraestructura ya aparece en el 'plano industrial y comercial de Santander de 1880'. En estos años, cuando comienzan las estadísticas del tráfico del puerto, este movía unas 500.000 toneladas de mercancías anuales.

El muelle de Calderón, y su posterior prolongación hacia levante, se había concebido más como una operación urba-

nística de ensanche de la ciudad, presentaba insuficiencia de calado y de área de servicio para los usos portuarios. Para solventar estos problemas, y de acuerdo con el plan previsto por el ingeniero de Caminos José Lequerica, director del Puerto, se llevó a cabo un ensanchamiento de tal infraestructura, llevando unos 50 metros hacia el sur el cantil del nuevo muelle, de modo de aproximarlo a aguas más profundas, con ello el puerto y la ciudad ganaron una amplia superficie. Estas obras se ejecutaron en los años 80 del siglo XIX y en esta época se comenzaron otras construcciones que serían muy importantes para la actividad portuaria: la 'nueva dársena de Molnedo o de Puerto Chico', el 'dique seco de Gamazo' y los 'muelles salientes de Albareda y de la Dehesa'.

El 3 de noviembre de 1893 tuvo lugar la explosión del vapor Cabo Machichaco que ha sido la tragedia más importante que ha sufrido la ciudad, como resultado de la misma perecieron 590 personas y hubo 525 heridos de consideración. A finales de esta década se relleno la antigua dársena y se inauguró la citada grúa de piedra, llamada así por la gran base de sillería que soporta su estructura metálica, y que podía mover 30 toneladas, siendo en la actualidad uno de los iconos históricos del puerto santanderino.

En los años 20 del siglo XX comenzaron a sustituirse los antiguos muelles de madera por estructuras de hormigón armado, que permitían más cargas y la instalación de potentes grúas sobre carriles. Ya en los años 30, comenzaron las obras de ampliación de los muelles de Maliano, avanzando unos 60 m hacia la canal de navegación la alineación del nuevo cantil, y que actuarían a lo largo de los 1,3 km de estos muelles, con ello se ganó una amplia superficie de servicio para el puerto y se consiguieron más calados (de 8 a 10 m) para el atraque de los grandes buques.

Esta ambiciosa actuación, realizada ya con estructuras de hormigón armado, y otras complementarias, durarían cuatro décadas, y permitieron alcanzar al puerto un tráfico de 4,5 millones de toneladas anuales en los años 70 del Novecientos, frente al millón de toneladas que se movían a comienzo de esa centuria.

Desde los años 80 del siglo XX hasta la actualidad, en que se cumplen 150 años de la creación de la Junta de Obras del Puerto —entidad hoy denominada Autoridad Portuaria—, se ha abordado otra nueva fase de desarrollo de esta gran infraestructura para el transporte, el denominado 'puerto de Raos', con grandes calados, que alcanzan en varios muelles los 13 m y en uno los 15 m, y superficies de almacenamiento, equipado con potente utillaje, y modernas terminales para manipulación de los graneles sólidos agroalimentarios y minerales.

Esto ha permitido al puerto superar los 6,5 millones de toneladas anuales, siendo el 90 % de este tráfico de carácter internacional, fundamentalmente con puertos europeos y americanos. Además, es el segundo o tercer puerto español que mueve más vehículos al año, y tiene un tráfico de unos 240.000 pasajeros anuales, la mayoría con el Reino Unido.

El puerto de Santander es actualmente un importante puntal de la economía de Cantabria, su actividad supone más del 10% del PIB y del empleo regional, y las significativas inversiones que se están haciendo en esta infraestructura, entre ellas la nueva terminal de ferries, la estación de gas natural licuado, y otras importantes obras en Raos, como el silo vertical de coches, la terminal de contenedores, el Muelle 9 o un nuevo acceso ferroviario a su Espigón Central, permiten pensar que pronto se alcanzarán los 7 millones de toneladas de tráfico anuales, y se abrirá un nuevo capítulo de su larga historia.

Cuchía

kioskoymas#luis.villegascab@g

JAVIER MENÉNDEZ LLAMAZARES
Escritor



El secreto mejor guardado de todo el norte de España se llama Cuchía. Estos días, sin embargo, está saliendo en las noticias porque al fin han legalizado La Pozona, su puerto en la ria de San Martín de la Arena.

Cuchía es un pequeño pueblo pesquero que aún no se sabe cómo logró escapar del falso progreso del desarrollismo y, gracias a eso, ha logrado mantener toda su esencia hasta bien avanzado el siglo

XXI. Como en la parábola bíblica, a veces los últimos sí que logran ser los primeros, y lo que parecía una zona olvidada por los políticos durante medio siglo ha terminado por convertirse en un oasis de autenticidad en medio de una costa masificada y sobreconstruida. Un pequeño milagro moderno. O enorme, más bien.

Como apenas sale en los mapas, y además los diseñadores de las redes viarias se esforzaron mucho en que quedase tan a des-

mano, no todo el mundo conoce sus encantos, más allá de Marzán o, si acaso, el 'Huevo frito'. Pero perderse por los caminos que bordean sus acantilados, bajar a la playa del Caballo, recorrer las canteras o descubrir la punta del Cuerno son auténticos privilegios; «Ya verás: parece que estés en Escocia o en Escandinavia», me prometía mi amigo Ángel, que llevaba allí más de dos décadas y seguía enamorado de un pueblo donde se juega a la flor o se echa la tarde yendo a jargos. Y yo mordí el anzuelo, por supuesto: allí me instalé, y cuando necesité más espacio busqué una casa lo más cerca posible.

Los secretos, sin embargo, duran muy poquito en la época de las tecnologías de la información; desde hace un par de veranos, cada vez somos más los fanáticos de este 'pueblín'. Ojalá que, entre todos, no lo matemos de amor.