



Saber para vencer

Es necesaria una reforma del CNI, pero no la que quieren los enemigos del Estado

JUAN CARLOS VILORIA



Según cuentan los autores del apasionante libro 'El jefe de los espías' construido sobre el archivo secreto de Emilio Alonso Mangano, cuando el director del antiguo Cesid llegó por primera vez al centro nada de lo que vio le pareció adecuado a la etapa democrática que acababa de estrenar España. Con él empezó la primera gran reforma de los servicios secretos heredados del franquismo. Solo conservó el lema: 'Ex-notitia victoria' (Saber para vencer). Los últimos acontecimientos relativos a la seguridad de las comunicaciones, la discreción en las escuchas, la prevención de amenazas a la unidad del Estado no les dejan en muy buen lugar.

Según la ministra de Defensa, Margarita Robles, de quien depende directamente esta institución, los 3.000 hombres y mujeres que trabajan para la inteligencia del Estado son ejemplares y sus actuaciones, puestas en solfa por los secesionistas, han sido impecables. Sin embargo, unos días después la directora, Paz Esteban, nombrada por Pedro Sánchez hace solo dos años, fue cesada. Alberto Saiz, director del CNI durante el mandato del presidente Zapatero y del ministro de Defensa José Bono, sostiene que el Gobierno con este cese en medio del rifirrafe político ha transmitido la idea de que el CNI ha actuado irregularmente o fuera de control.

Además, planea la sombra sobre el origen del espionaje a Sánchez y la propia ministra de Defensa. Si se blindaje les correspondía a ellos han quedado en evidencia y si correspondía a la Moncloa han tenido que comerse el sapo. Si para vencer es necesario saber como dice el lema de la Casa, todo indica que saben más de nosotros los enemigos del Estado, que nosotros de ellos. Los secesionistas sí saben que fueron vigilados y escuchados durante el intento de sabotaje callejero a las instituciones. Y, también saben, que el CNI fue incapaz de localizar las urnas para realizar el referéndum ilegal. Los manejos de Puigdemont con enlaces de Rusia se han conocido años más tarde. Y el circuito clandestino de fondos y las estructuras paralelas de la república catalana lograron eludir las antenas del CNI.

Aunque como dice Saiz la discreción obliga a no desvelar al público las operaciones exitosas, sabemos que en la lucha contra ETA la seguridad del Estado logró ponerse a la altura pero que tuvieron que llegar los atentados de Atocha para que el terrorismo islamista fuera mejor controlado. Tampoco parece que anticiparan el asalto a la valla por miles de marroquines o del peligro que Corina suponía para la Monarquía. Así que puede que sea necesaria una reforma a fondo pero no como quieren los enemigos del Estado sino como refuerzo de la seguridad de todos. @J_CVILORIA

Tabacalera: sede de la Autoridad Portuaria

EZEQUIEL SAN EMETERIO HUADOBRO

Decano de Colegio de Ingenieros de Caminos en Cantabria

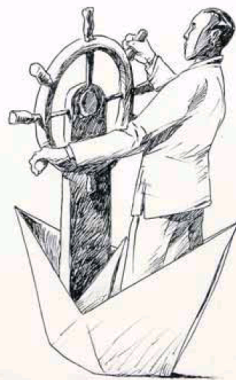
Santander está inmersa en la definición de su futuro urbanístico y es en este proceso donde se debe determinar el espacio que debe ocupar la futura sede

Entorno natural por excelencia, la lámina de agua que delimita por el sur la ciudad de Santander es un referente imprescindible de la ciudad, como lo es su puerto. Salida natural de mercancías de la península desde que en el siglo XVI Santander se erigiera como uno de los puertos fundamentales para el comercio del Reino de Castilla, el puerto es uno de los motores de la economía de la región. Entre el puerto y la ciudad existió desde su origen una inseparable relación, clave para el crecimiento mutuo y especialmente estratégica en momentos de inestabilidad global como en los que estamos inmersos.

Sin embargo, desde mediados del siglo pasado la ciudad inició un claro posicionamiento tendente a configurarse como una urbe de servicios, al tiempo que el puerto requería una adaptación de sus infraestructuras hacia un comercio internacional y especializado, lo que se resuelve con una mayor ocupación del interior del estuario por parte del recinto portuario. Este escenario propició que los muelles más urbanos, que iban cayendo en desuso, fueran acogiendo usos y actividades más urbanas, possibilitando la reconfiguración de un frente marítimo excepcional.

El puerto, dependiente del ente público Puertos del Estado, es administrado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ostentando las potestades de planificación que atribuye la Ley de Puertos, que se encaminan al necesario aumento de la competitividad, mejora de sus instalaciones y ampliación del catálogo de servicios, lo que genera un constante desarrollo de nuevas infraestructuras y la adaptación de las obsoletas. Por su parte, la ciudad de Santander está en una constante evolución y es su Ayuntamiento quien ostenta las competencias de ordenación de su territorio, que desarrolla a través de la planificación urbanística. Y pese a que aunar intereses comunes parece sencillo, para así remar todos en la misma dirección, la relación entre los espacios portuarios y urbanos es de una naturaleza muy compleja.

Superados los problemas competenciales que se dieron en los años ochenta y aprobado en 2001 el Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios del Puerto de Santander, se inició la remodelación de las zonas del puerto histórico, que paulatinamente se fueron integrando en la vida ciudadana. Surgen así zonas de ocio, paseo y actividades náutico-pesqueras en espacios hasta entonces ocupados por tinglados, astilleros, vías de ferrocarril y atraques. La reconversión del Palacete del Embarcadero o de la Estación Marítima son claros exponentes de las posibilidades que se abren



JOSÉ IBARROLA

para la ciudad al contemplarse la ampliación del puerto hacia Raos. Y las mejoras ambientales para la ciudad son igualmente innegables, al suprimirse los efectos adversos de la circulación de vehículos pesados por el centro, gracias principalmente al puente móvil de Raos, o la emisión de partículas con la creación de terminales especializadas, como es la de carbón. A estas iniciativas se le suman otras de enorme impacto en el medio, como fue el Saneamiento Integral de la Bahía, que puso fin a los vertidos y ha conseguido mejorar la calidad del ecosistema marino y turístico de la ciudad.

La primera intervención que tiene lugar a lo largo de los cinco kilómetros del frente marítimo fue posible gracias a la implementación de un proceso de acuerdos consecutivos entre las administraciones central, regional y local, que se inició con la firma de un Protocolo General de Intenciones, en abril de 2010, entre la Autoridad Portuaria de Santander, el Ayuntamiento, Puertos del Estado y el Gobierno de Cantabria. Dicho protocolo establecía las condiciones para llevar a cabo las obras y actuaciones necesarias para la integración del puerto en la Ciudad de Santander, amparadas en criterios indispensables de sostenibilidad ambiental, económica y social. Tras crearse un grupo de trabajo, se logra la firma del Convenio Frente Marítimo-Portuario de Santander, al que ya se incorpora el Ministerio, y que establece las obligaciones de las partes, el contenido de las actuaciones de reordenación y define la estructura de inversiones en un concreto calendario, siendo todo ello gestionado por un Consorcio Urbanístico, al que se dota de las facultades necesarias para ejecutar o promover las actuaciones urbanísticas, las infraestructuras y los equipamientos que forman parte del proyecto.

La operación se define entonces como «cerrada en sí misma», dado que plantea un proyecto financieramente autosuficiente, que reinvierte los recursos generados en el éxito completo de la operación.

Hoy el municipio de Santander está inmerso en pleno proceso de definición de su futuro urbanístico, habiendo superado un primer proceso de participación pública y desarrollando la tarea de la definición de su «modelo de ciudad». Por su parte, la Autoridad Portuaria de Santander está en pleno proceso de modificar los planes especiales que regulan los usos del puerto, adecuando el Plan Maestro del Frente Marítimo, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios y el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander. Y es en este proceso donde se debe determinar el espacio que debe ocupar la sede de la Autoridad Portuaria que carece de un lugar que le otorgue la singularidad que merece, como tienen la mayoría de estas entidades en España. Desde hace años se vienen buscando soluciones para su emplazamiento y no necesariamente debe estar dentro de la valla del puerto. En su entorno se sitúa el edificio de Tabacalera, perteneciente a Patrimonio del Estado - Ministerio de Hacienda - y actualmente sin uso completo, que bien se podría recuperar para dar solución a la anterior carencia, y para lo cual nuevamente será necesario el consenso y entendimiento de las administraciones. El edificio de Tabacalera, proyectado en 1959 por el arquitecto cántabro Juan José Resines del Castillo, se emplaza en el borde del ámbito portuario y dispone de una torre de seis pisos en la esquina de la parcela, rematada en su coronación por una losa de hormigón en forma de V, que configura uno de los volúmenes más representativos de los que conforman el Frente Marítimo, visible desde muchos puntos de la ciudad. Parte de este edificio ya aloja un Centro Cívico y las posibilidades del resto del inmueble determinan una opción idónea para albergar la referida sede, al haberse retirado los tinglados de la calle Antonio López y urbanizado su entorno en consonancia con el resto del espacio.

Desde la demarcación del Colegio de Ingenieros de Caminos de lo que tengo el honor de ser el decano, siempre hemos reclamado la necesidad de planificar y consensuar iniciativas y la experiencia del Frente Marítimo de Santander ha demostrado que esto es posible y que con ello se consigue aunar intereses compartidos de las instituciones que ostentan las competencias en el uso del territorio, proporcionando un mayor beneficio para los ciudadanos. Esperemos que en las decisiones que están por adoptar entre estos organismos se dé continuidad a la exitosa experiencia y pronto podamos ver en uso uno de los iconos arquitectónicos de la ciudad.