

CARMEN DELGADO VIÑAS

Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria

Evolución urbanística de una ciudad portuaria burguesa (Santander, 1750-1941)

RESUMEN

Santander comenzó precozmente el proceso de transición urbana. Desde mediados del siglo XVIII, sucesivos proyectos de remodelación de las instalaciones portuarias supusieron la ampliación del suelo urbano a través del relleno de espacios costeros ganados al mar. Los resultados obtenidos en esta investigación confirman que la dinámica de la transición urbana y urbanística forma parte de un proceso general de las ciudades europeas, en particular de las portuarias, con muchos denominadores comunes, aunque con diferentes tiempos y ritmos. Los nuevos medios de desplazamiento y transporte contribuyeron en gran medida a consolidar dichos procesos. Partiendo de estas premisas, aceptadas de forma casi unánime, se puede colegir, a partir del análisis del caso de Santander, que los agentes socioeconómicos fueron determinantes en la dinámica urbana y urbanística, el aumento del volumen poblacional y en la ampliación y reorganización de la superficie del espacio urbano.

RÉSUMÉ

Evolution urbaine d'une ville portuaire bourgeoise (Santander, 1750-1941).- Santander a commencé tôt le processus de transition urbaine. Depuis le milieu du XVIII^e siècle, les projets successifs de réaménagement des installations portuaires se sont traduits par une expansion des terres urbaines par le remplissage d'espaces côtiers acquis sur la mer. Cette recherche confirme que la dynamique de la transition urbaine et de l'aménagement s'inscrit dans un processus général des villes européennes, en particulier des villes portuaires, avec de nombreux dénominateurs communs, bien que leurs temps et leurs rythmes soient diffé-

rents. Les nouveaux moyens de transport ont contribué à consolider ces processus. L'analyse du cas de Santander permet de comprendre que les agents socio-économiques ont déterminé la dynamique urbaine et de l'aménagement, la croissance démographique ainsi que l'expansion et la réorganisation de l'espace urbain.

ABSTRACT

Urban development of a bourgeois port city (Santander, 1750-1941).- Santander began the urban transition process early. Since the mid-eighteenth century, successive port remodeling projects have led to the expansion of urban land through the filling of coastal spaces gained from the sea. This research confirms that the dynamics of the urban transition are part of a general process of European cities, in particular of the port cities, with many common denominators, although with different times and rhythms. The new means of transport contributed to consolidate these processes. It can be gathered, from the analysis of the case of Santander, that socioeconomic agents determined urban dynamics, population growth as well as the expansion and reorganization of urban space.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Transición urbana, ciudad burguesa, nuevas centralidades urbanas, geografía histórica urbana, Cantabria, Santander.
Transition urbaine, ville bourgeoise, nouvelles centralités urbaines, géographie historique urbaine, Cantabrie; Santander.
Urban transition, bourgeois cities, new urban centralities, urban historical geography, Cantabria, Santander.

Una ciudad es la suma de muchas ciudades pasadas, pero que han dejado su legado en el presente.

I. MARCO TERRITORIAL Y METODOLÓGICO

A mediados del siglo XIX el sistema urbano español contaba con una red relativamente densa de ciudades, entendiendo como tales las que superaban los 10.000 habitantes, aunque la mayoría de ellas eran de pequeño tamaño (FERNÁNDEZ CUESTA, 2019: 352). Repartidas por todo el territorio, en 1857 en España había 99 ciudades

con estas dimensiones en las que residían algo menos de 2,5 millones de personas, alrededor del 16% de la población española. En esa fecha, Santander, con 24.702 habitantes de derecho y 28.907 de hecho, ocupaba una posición destacada en la jerarquía urbana y, en concreto, entre las capitales de provincia, de modo que, con la excepción de La Coruña (27.354 habs.), era la ciudad más grande de las regiones litorales del Cantábrico (Bilbao tenía 17.649 habs.; Oviedo 14.156 y Gijón 10.378). Una situación muy distinta de la que existía solo poco más de cien años atrás ya que, a principios del siglo XVIII, Santander no era más que una pequeña villa marinera del litoral cantábrico.

¿Cómo y por qué se produjo esta rápida y profunda transformación? Este trabajo de investigación no requiere buscar a este interrogante una respuesta distinta de la que ya ha sido proporcionada magistralmente por numerosos autores y autoras desde diferentes áreas de conocimiento (DE TERÁN, 1947; PALACIO, 1960; MARTÍNEZ VARA, 1983 y 1985; ORTEGA, 1986; HOYO, 1988 y 1993; MARRURI, 1990; MARTÍN y DE MEER, 1995; MARTÍN y otros, 1998, entre otros). Nuestro propósito ahora es analizar e interpretar el impacto que tan espectaculares cambios tuvieron en la configuración morfológica y estructural del espacio urbano, desentrañar la forma en que se produjo la mutación de la villa marinera de origen medieval, persistente aún en la primera mitad del siglo XVIII, en la ciudad burguesa, industrial y balnearia, emergente a mediados de la decimonovena centuria.

Los principales objetivos que se han perseguido en esta investigación se concretan en dos, de los que, a su vez, se desprenden otros complementarios¹.

Se pretende, en primer lugar, seguir profundizando en el conocimiento del proceso de transición urbana en España sobre el que existen más trabajos centrados en el conjunto que en los casos concretos (DELGADO, 1995; LANZA, 2005; FERNÁNDEZ CUESTA, 2011).

En segundo lugar, se intenta avanzar en el análisis de la dinámica del espacio y de los paisajes urbanos heredados. No se pretende tanto reconstruir los paisajes históricos cuanto comprender las raíces históricas del espacio y del paisaje urbano actual desde la perspectiva de un enfoque genético y evolutivo que, frente a la visión estática tradicional, es el resultado de aplicar un concepto dinámico que va más allá del concepto de ciudad histórica (BEAUDET, 2006; VAN OERS, 2010; LALANA, 2011).

¿Por qué escoger Santander para alcanzar estas metas?

Al hecho incuestionable de un conocimiento empírico mayor, se añade la circunstancia concluyente de que Santander constituye un caso modélico de la evolución de las ciudades portuarias europeas, y españolas en particular, un ejemplo precoz, aunque no sea único, de transformación de una villa marinera preindustrial en una ciudad portuaria burguesa. Bajo el enfoque de la historia urbanística y la geografía urbana histórica, Santander representa un magnífico ejemplo de un proceso de modernización temprano, aunque incompleto o inacabado,

en realidad interrumpido por la situación general de la guerra civil y, sobre todo, por las condiciones particulares de la ciudad en la posguerra a causa del impacto del incendio que se produjo en febrero de 1941 y que arrasó la mayor parte de la ciudad histórica, de la que solo sobrevivieron los arrabales y las ampliaciones posteriores a mediados del siglo XVIII.

Cabe destacar en este sentido que, sobre la capital de Cantabria, hay un abultado acervo de investigaciones geohistóricas; en la mayoría de los casos sus resultados se han trasladado a publicaciones de gran calidad científica. Pero, desde la perspectiva de la dinámica urbana y urbanística históricas, no existe un trabajo sistemático y dotado de unidad que vertebrase los valiosos estudios parciales e íntegro, de forma transdisciplinar, los procesos temporales y espaciales, como ya se advirtió hace años (CESTEROS, 1982). Pese al tiempo transcurrido, esa ausencia no se ha remediado y se sigue careciendo de estudios pormenorizados que permitan abordar un *continuum* cronológico espacial frente a los numerosos y valiosos estudios sectoriales incluidos en distintas temáticas, generalmente geográficas, históricas, sociales y económicas. En este aspecto, existe un lapso temporal cubierto de manera bastante incompleta y difusa, el que va desde la primera ampliación del núcleo histórico fuera de las murallas a finales del siglo XVIII hasta el incendio de 1941. Para este período la bibliografía histórica y geográfica se ha centrado, casi con exclusividad, en la expansión y los ensanches burgueses dejando de lado el casco histórico (ECHEVARRÍA, 2015), desaparecido en 1941, los barrios obreros periféricos y las áreas de articulación entre la villa de origen medieval y la ciudad contemporánea.

Para aproximarse a esta temática se ha considerado que los más adecuados eran los métodos de trabajo clásicos de la investigación geohistórica, acrisolados y consistentes, a partir de fuentes bibliográficas y documentales, prensa periódica coetánea, obras literarias, descripciones de viajeros, etcétera. No obstante, de manera muy especial, se ha recurrido a las imágenes gráficas, a la cartografía y la fotografía antiguas, dos tipos de documentos complementarios y, a mi entender, inseparables como recursos esenciales para el conocimiento de la tipología edificatoria, la morfología y estructura urbanas y los paisajes históricos. Como he tenido la oportunidad de comprobar en otras ocasiones (DELGADO, 2011b y 2015), las imágenes, al igual que las fuentes literarias, deben considerarse como recursos fundamentales e instrumentos de extraordinario valor para el conocimiento y la representación de la dinámica de los espacios urbanos puesto que ambas permiten «ponerle cara» a la ciudad

¹ La investigación de la que emana este artículo se ha realizado en el marco del proyecto «El ferrocarril y la ciudad en la encrucijada: paisaje urbano y patrimonio industrial en el entorno de las estaciones de la Península Ibérica, 1850-2017 (EstaciónDigital)» concedido en 2017 por la Fundación BBVA (Humanidades Digitales) a un amplio equipo de investigadores de diferentes universidades españolas.

y al paisaje urbano. Así, las fuentes gráficas, en particular la fotografía, no han sido utilizadas aquí solo como meras ilustraciones sino como una apoyatura básica para la comprensión y la explicación de la ciudad histórica desde una perspectiva dinámica, como documentación visual para el análisis y la transmisión de conocimiento del espacio urbano.

En esta investigación se ha procurado explotar el vínculo existente entre las imágenes y los cambios urbanos desde mediados del siglo XVIII a través de dos enfoques principales: el uso de la cartografía y la fotografía como evidencias de las actuaciones urbanísticas y, asimismo, como herramientas para recuperar la memoria de un espacio y unos paisajes urbanos desaparecidos parcial o totalmente.

Es preciso, no obstante, ser consciente de que la documentación gráfica, como el resto de las fuentes, presenta limitaciones que se debe intentar superar. Así, el hecho incuestionable de que la abundancia de fotografía urbana es directamente proporcional al tamaño de las ciudades en tanto que es casi total la ausencia de trabajos de fotógrafos profesionales en núcleos pequeños y espacios rurales. Lo mismo por lo que se refiere al protagonismo temático y espacial, que revela una presencia desigual y selectiva, con predominio de las imágenes del centro urbano, de los espacios y de los grupos sociales burgueses mientras que apenas se encuentra representación de las áreas degradadas y marginales y de clases sociales de menor nivel económico (QUIRÓS, 1992). De este modo, las imágenes excluyen buena parte de la ciudad y de la sociedad, sobre todo «el lado oscuro» (TOMÉ, 2015): suburbios, áreas periféricas y centrales degradadas, etcétera, de manera que es absolutamente imprescindible buscar la complementariedad con otras fuentes. Por otra parte, como es bien sabido, ni los mapas ni las fotos son la realidad territorial sino, como mucho, un fiel reflejo de ella: depende de quién realiza la imagen y de la finalidad con que se hace el hecho de que se trate de un enfoque parcial o tendencioso de la realidad.

Este método de trabajo, histórico y geográfico, ha sido propuesto con anterioridad de forma teórica por varios autores (RIEGO, 1990; FREUND, 1993; SÁNCHEZ VIGIL, 2006) y aplicado de forma práctica por algunos más (ANDRÉS, GARCÍA VERDUGO y MARTÍN, TOMÉ, CAÑIZARES, etcétera), entre los que es necesario destacar el trabajo pionero de Francisco Quirós (1992). Se está preconizando, así, el uso de la imagen fotográfica, una vez reconocido y aceptado su valor incontestable como una eficaz herramienta de investigación, especialmente en el análisis de los procesos de cambios paisajísticos (CANOSA y otros, 2007).

También recientemente se ha ponderado el uso de la fotografía en relación con la creciente valoración de los estudios de paisajes rurales y urbanos. El argumento fundamental es que la fotografía «ha facilitado mucho el estudio del paisaje por ser fácil y rápida de obtener, transportar y conservar» (COMELLAS y MONROS, 2005: 105). Asimismo, desde hace poco tiempo se ha resaltado la importancia de las imágenes, «centrales en la producción y difusión del conocimiento geográfico» (HOLLMAN, 2007/2008: 120; HOLLMAN, 2016), tanto en el ámbito de la enseñanza como en el de la investigación, en un momento en que la Geografía recupera y refuerza su enfoque visual (ROSE, 2003 y 2007; THORNES, 2004; COSTA y BERDOULAY, 2018). En este sentido se pronuncian varios autores, como López Mondéjar (2008), quien defiende el recurso a la fotografía «como fuente de la memoria» y su utilidad como herramienta de representación del espacio. En el mismo sentido se resalta el valor de la documentación fohistórica para el análisis de la ciudad, pese a la evidencia de la escasa apreciación como recurso que ha tenido hasta hace poco por parte de los geógrafos (CANOSA y otros, 2007: 233). En el caso específico de Santander son destacables las aportaciones de Riego, en coautoría con Hoz (1986, 1987) y Alonso (1994, 1997).

Desde este punto de vista tienen particular importancia las tarjetas postales como documentos fotográficos informativos que expresan aspectos reales y cotidianos (LÓPEZ HURTADO, 2013). Si bien hay que considerar que se trata de una visión selectiva y favorable de la realidad urbana, adaptada al discurso oficial de la imagen de la ciudad y destinada al consumo de clases medias y altas, en especial en las etapas de desarrollo del veraneo y el turismo (VEGA, 2011; TOMÉ, 2015). De ahí la mayor abundancia de imágenes de ciudades pioneras del turismo en el litoral cantábrico, como es el caso de Santander, puesto que las postales han sido durante largo tiempo formas de representación social de los lugares de veraneo.

La ciudad de Santander ofrece una extraordinaria riqueza de imágenes fotográficas a partir del último tercio del siglo XIX, no solo presente en las grandes colecciones de tarjetas postales, sino también en los archivos de fotógrafos locales, como ha estudiado en varias ocasiones B. Riego. Por ello ha sido posible utilizar materiales procedentes de las principales casas de fotografía presentes en España en esa época: de la Fototipia Hauser y Menet, de los fotógrafos Jean Laurent y Jean Lacoste, o de Lucien Roisin Besnard, especializado en fotografía monumental y paisajística en colaboración con geógrafos, según se afirma (TOMÉ, 2015). Asimismo, en 1935 se publicó una selección de las magníficas imágenes tomadas por Samot



FIG. 1. Primeras imágenes de la ciudad de Santander. 1. Grabado del siglo XV, Museo Marítimo del Cantábrico. 2. Georg Hoefnagel, 1563-1567, Museo Nacional Marítimo Holandés, Ámsterdam. 3. Braun, George y Hogenberg, Frans, 1575, *Civitas Orbis Terrarum*, The Hebrew University of Jerusalem, The Jewish National and University Library.

en una obra monográfica con el título de *Lo admirable de Santander*, en referencia al nombre que por esa época recibía la provincia de la actual Cantabria. El historiador Casado Soto publicó una monografía (1977) sobre antiguas imágenes de la ciudad histórica de Santander, que había desaparecido en el gran incendio de 1941, reuniendo fo-

tografías realizadas por Pablo Duomarco². Buena parte de esas colecciones está custodiadas en el Centro de Documentación de la Imagen de Santander (CDIS), especializa-

² *Santander: historia gráfica, I: siglo XIX.*

do en fotografía histórica, que reúne unos 130.000 fotogramas desde 1882 procedentes de diferentes fondos.

En la investigación que sustenta el presente artículo se han analizado cerca de 1.000 imágenes a fin de seleccionar las que fueran más significativa para reflejar una realidad histórica apenas conocida en el caso de Santander, al haber sido destruida casi en su totalidad por el feroz incendio de 1941, aunque sí intuida a través de los espacios y paisajes supervivientes de aquella magna catástrofe.

II: LA SITUACIÓN PREVIA: PERMANENCIA DE LA CIUDAD DE ORIGEN MEDIEVAL HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

El primer poblamiento conocido de lo que hoy es la ciudad de Santander se remonta al siglo I d. C. y parece haber consistido en una minúscula población situada en el promontorio de Somorrostro³. Al pie de este se localizaba el *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, citado por Plinio el Viejo en su *Historia Naturalis*⁴ y ubicado en la desembocadura del arroyo Becedo, que constituía un abrigo costero de reducidas dimensiones y precaria estructura. Este núcleo romano primigenio fue el precedente de la *Puebla Vieja* medieval, un grupo de casas concentradas en torno a una abadía y a la vía de entrada a la ciudad, la Rúa Mayor (FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 2002).

La primera referencia documental de la villa medieval, con el nombre de *Portus Sancti Emeterii*, es del año 1068, cuando el rey Sancho II concedió el derecho de aprovechamiento de la pesca de varios puertos cantábricos al obispo de Oca (SOLÓRZANO, 2011). Transcurrido algo más de un siglo, en 1187, el pequeño núcleo, conocido ya con el nombre de *Portus Sancti Anderii* del que parece derivar el nombre actual, recibió un Fuero, según el modelo del de Sahagún, de los reyes Alfonso VIII y Leonor, de cuyas arras el puerto formaba parte.

La primitiva villa de abadengo se convirtió en una villa de realengo con relaciones comerciales con numerosos puertos atlánticos y mediterráneos. El crecimiento económico generó el aumento de la población y la expansión de su superficie mediante la construcción de un nuevo barrio al otro lado de la pequeña ría de Becedo, la *Puebla Nueva*, unida al núcleo originario mediante un puente de madera desde finales del siglo XII (ESCALANTE, 1871: 125).

Durante la Baja Edad Media se produjo una significativa diferenciación funcional entre ambos barrios. La *Puebla Vieja* o *de Arriba* continuó siendo el espacio de localización de las instituciones con poder local (la Abadía de los Cuerpos Santos, el Castillo del Rey renombrado como de San Felipe en el siglo XVIII) y de las principales residencias nobiliarias situadas a lo largo de la Rúa Mayor (COSSIO, 2006: 223), en tanto que la *Puebla Nueva* o *de Abajo*, con un tejido viario más regular, de calles organizadas en retícula ortogonal en torno a la plaza de la Llana o Plaza Vieja, asumía funciones residenciales, comerciales y clericales. Todo el conjunto estaba rodeado por una muralla en cuyo contorno se abrían diez puertas, que separaban a las dos *Pueblas* del espacio exterior y del propio puerto con el que quedaban comunicadas por las puertas de Somorrostro, Don Gutierre, de la Ribera y de la Mar.

El crecimiento de la villa desbordó las murallas en el siglo XIII, por lo que surgieron dos barrios extramuros: el arrabal de Fuera la Puerta en la culminación del cerro de Somorrostro, como prolongación de la Rúa Mayor y camino de salida de la villa hacia el oeste, que también era conocido con el nombre de Calzadas Altas, y el arrabal de la Mar o de la Pelleja, junto a la puerta del Arcillero, al este del espacio urbano. Ambos arrabales fueron las únicas piezas del tejido urbano medieval que sobrevivieron al incendio de 1941.

El puerto propiamente dicho constaba de dos áreas bien diferenciadas. Una dársena interior, en realidad la ría de desembocadura del arroyo Becedo, a la que se accedía a través de una entrada, el Boquerón, cerrada durante la noche por cadenas. Al fondo de esta se encontraban las Reales Atarazanas de Galeras, edificadas en el siglo XIV (1372) y casi arruinadas en el siglo XVI. La dársena exterior fue construida en la segunda mitad del siglo XV con dos muelles, el de Las Naos o Anaos, al pie del cerro de Somorrostro, sobre el que se situaba el edificio de la Bastida, utilizado como almacén de mercancías, y el del Cay, al norte, junto a la puerta y el arrabal de la Mar.

Tal es la estructura y forma de la villa santanderina que puede apreciarse a través del grabado realizado por Franz Hogenberg sobre la base del bosquejo del artista flamenco Georges Hoefnagel, un arcediano de Dormund que había estado en Santander antes. El dibujo primitivo, en blanco y negro y coloreado más tarde, fue editado después en la obra *Civitatis Orbis Terrarum* junto con una descripción realizada por George Braun⁵ (Fig. 1).

³ Un topónimo muy extendido presente también en Vizcaya y Barcelona que, según parece, procede del latín, *summum rostrum*, «promontorio mayor».

⁴ Nombre en referencia a la ciudad romana de Iuliobriga según afirma Iglesias Gil (2011).

⁵ «Situada a la falda de una colina de suave pendiente, desciende al mar, cuyas aguas pasando por la derecha del castillo, se extienden más allá de la población; por la izquierda la tocan en su mayor parte, y penetran en su interior por un

Entre los siglos XVI y XVIII la villa atravesó una etapa en la que los cambios económicos, poblacionales y urbanísticos fueron poco significativos. Apenas tuvo lugar una pequeña renovación y adaptación de las estructuras portuarias a mediados del siglo XVI, perceptibles ya en el grabado de G. Braun, y del siglo XVII. Por lo que se refiere al tejido urbano, el único aspecto digno de destacar fue el desplazamiento del centro institucional a la Plaza Vieja o de la Llana, plaza barroca en la que se instaló el nuevo Ayuntamiento (1587), el colegio y residencia de los jesuitas y la iglesia de la Compañía (1603-1607), además de alguna casa nobiliaria como el palacio de Villatorre (1617) (Fig. 5). Asimismo, se erigió en 1656 un nuevo convento de clarisas, el de Santa Cruz del Monte Calvario, en el arrabal de Fuera la Puerta.

En términos generales, el núcleo urbano se encontraba en franca decadencia, como pone de manifiesto la descripción que hizo en 1660 el monje suizo Pellegrino Zuyer, enviado del Vaticano para averiguar las condiciones de la ciudad con vistas a otorgarle la sede de una posible diócesis segregada de la de Burgos⁶.

III. FACTORES SOCIOECONÓMICOS DEL CAMBIO: LA VINCULACIÓN DE LA CIUDAD A LA ACTIVIDAD PORTUARIA

A mediados del siglo XVIII confluyeron una serie de circunstancias que otorgaron oportunidades inéditas y generaron un extraordinario crecimiento que, finalmente, implicó la sustitución de la aletargada villa marinera por una pujante ciudad portuaria burguesa. El cambio tuvo una de sus primeras manifestaciones en la aprobación de sede de la diócesis de Santander en 1754 y la concesión del título de ciudad al año siguiente, pero los factores principales de la mutación estaban siendo los de carácter socioeconómico.

canal que llaman Ribera, cuya entrada se conoce vulgarmente con el nombre de boquerón. Por otra parte, hay un terraplén extendido a manera de brazo hacia las olas; llámanle muelle viejo [muelle de Las Naos/Anaos], y tiene al extremo una máquina que facilita la carga y descarga de los navíos y es llamada comúnmente la grúa. Toda esta ensenada puede considerarse como un solo puerto.» Biblioteca Municipal de Santander Menéndez Pelayo [B.M.P.], *Colección Pedraja*, Doc. 941, Ms. 6. Varias versiones, autógrafas e inéditas, de don Marcelino Menéndez y Pelayo. (Dentro del volumen, aunque independiente de él hay dos hojas sueltas impresas, en las que se reproduce la *Descripción de Santander* por Jorge Braun/Traducción de Menéndez Pelayo.)

⁶ «No hay más que seis calles que puedan tener el nombre de tales y que apenas si en ellas caben dos carrozas; las otras todas son callejuelas de poca consideración, [...] La Plaza está en el centro del lugar como se ve en el plano de la villa [...] no llegan a doscientas noventa casas en total, entre las cuales las hay deshabitadas y no tienen otra cosa que los muros y el aspecto exterior.»

Desde mediados del siglo XVIII se produjo una rápida expansión de las actividades económicas, en particular las comerciales, de modo que la pequeña villa se transformó en una importante ciudad portuaria (MARTÍNEZ VARA, 1983; HOYO APARICIO, 1993; MIGUEL, 1992 y 2004; GÓMEZ URDÁÑEZ, 2005). Desde esta perspectiva Santander participó en un proceso general que tuvo lugar en buena parte de Europa.

En orden cronológico, el primer desencadenante de los cambios fue la eliminación, en 1717, de los privilegios vascos sobre el comercio de las lanas, lo que permitió el modesto inicio del proceso de crecimiento en la década de 1720, aunque su apogeo no se alcanzó hasta comienzos de la segunda mitad de la centuria. En 1751 la villa fue autorizada para comerciar con las Antillas, una prerrogativa ratificada en 1765 por el decreto y la real instrucción que liberalizaban el comercio con América desde nueve puertos, entre ellos el de Santander. A estos privilegios se añadieron las habilitaciones para traficar con Luisiana (1768), Yucatán y Campeche (1770) y Santa Marta (1776).

Como iniciativas complementarias, en 1785 se instituyó el Real Consulado de Mar y Tierra, independiente del de Burgos, y, un año después, se erigió la Real Aduana para facilitar el control del tráfico. Estas medidas se vieron completadas con los decretos proteccionistas de 1820 y 1830 sobre liberalización del comercio y el transporte interior. Tal conjunto de actuaciones manifestaba la elección de Santander como principal puerto de salida de los productos agrarios castellanos.

El mismo objetivo parece haber tenido la construcción del Camino Real de Reinosa a Santander por el valle del Besaya, una infraestructura viaria que contribuyó a la dinamización económica de manera decisiva a través de la mejora de la conexión de Santander con los principales núcleos del interior castellano y, en consecuencia, de la ampliación del área de influencia del puerto santanderino.

El objetivo principal del nuevo eje viario, cuya construcción se inició en 1748, era abrir una vía transitable para carros que permitiera dar salida al mar a los productos de Castilla, principalmente lanas, y, así, activar también el comercio burgalés⁷; por tal motivo el trazado inicial preveía la conexión con Burgos, como centro tradicional del comercio lanero. Asimismo, se adoptaron otras medidas favorables como la rebaja de los peajes del

⁷ El camino, una infraestructura viaria sin precedentes en el territorio español, se terminó el 15 de noviembre de 1752 y ha sido considerado como verdadero antecedente de las carreteras actuales.

Camino Real en 1763 y la desgravación del 4% a las lanas exportadas por el puerto de Santander.

En 1793 se prolongó el Camino hasta Alar del Rey para enlazar con el Canal de Castilla, cuyo ramal del norte se había terminado en 1791, de modo que se reorientó así la dirección del Camino Real hacia Palencia y el objeto de tráfico hacia los cereales procedentes de Tierra de Campos. Los mercados de destino principales eran Cuba y Puerto Rico, pero también otros puertos españoles. Casi al mismo tiempo, en 1790 se había iniciado la construcción del camino de Santander a la Rioja para promover el comercio de vinos (GÓMEZ URDÁÑEZ, 2005).

Así, la vida y la dinámica de la ciudad quedaron definitivamente ligadas al comercio a través de su puerto durante más de un siglo.

La mejora de la accesibilidad desde y con el territorio castellano se completó con la construcción, un siglo más tarde, de otra infraestructura viaria para la puesta en funcionamiento de un nuevo medio de transporte y comunicación, el ferrocarril, que, en principio, tenía una finalidad similar a la del Camino Real, conectar el Canal de Castilla con el puerto de Santander⁸ (LÓPEZ-CALDERÓN, 2015).

Este ferrocarril tenía sus antecedentes lejanos en un proyecto pionero presentado en 1829 que mencionaba la propuesta de realizar la unión ferroviaria de Reinosa al Canal de Castilla. Asimismo, una Real Orden de 17 de marzo de 1831, por la que se privatizó el Canal de Castilla, contemplaba la posibilidad de establecer un ferrocarril desde Bólmir o Reinosa a Santander por parte de la empresa concesionaria del Canal.

En 1844 comenzaron las gestiones para formar una comisión promotora del ferrocarril, constituida por la Diputación, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio, que se puso en contacto con el marqués de Remisa, principal accionista de la empresa del Canal de Castilla. En el documento de condiciones de adjudicación (Real Orden de 16 de abril de 1845) se especificaba que el ferrocarril serviría para sustituir el transporte de trigo de Castilla entre Alar y el puerto de Santander que se realizaba por el Camino Real en carros, carretas, galeras y recuas de mulas. Igualmente, se otorgó la concesión para ampliar la línea férrea desde Santander hasta Valladolid a partir de un proyecto, elaborado por el ingeniero santanderino Juan Rafo, que fue aprobado en 1846.

Diferentes motivos retrasaron el arranque del proyecto hasta que, en 1849, la comisión de la Diputación

Provincial, el Ayuntamiento y las Juntas de Agricultura y de Comercio de Santander consiguieron la concesión. En septiembre de 1850 se constituyó la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Isabel II para la construcción del ferrocarril de Alar del Rey a Santander en el plazo de cinco años. La Compañía de Isabel II confió la construcción a la compañía inglesa del ingeniero Georges Mould y la dirección de las obras al ingeniero William Atkinson, que se ocupó del tramo de Alar a Reinosa. Las obras fueron inauguradas en mayo de 1852; en esa fecha solo estaban en funcionamiento en España dos ferrocarriles, el Barcelona-Mataró (1848) y el Madrid-Aranjuez (1851).

El tramo de Alar del Rey a Reinosa de 51 kilómetros, el de menor dificultad, se inauguró en marzo de 1857; poco más de un año después, en octubre de 1858, llegaba a Santander el primer tren de mercancías desde Los Corrales de Buelna, cargado, como no podía ser de otra forma, con 6.000 arrobas de harina. En 1860 quedaban pendientes de construcción los escasos kilómetros que separan Reinosa de Bárcena de Pie de Concha, el tramo más complicado del corredor del Besaya para salvar el escollo del cruce de la Cordillera Cantábrica, que no se concluyeron, por razones técnicas y económicas, hasta julio de 1866. Con ello quedó terminada la línea de Alar a Santander, un ferrocarril de viajeros y mercancías, con una vía de 139 kilómetros de longitud de ancho normal.

Como consecuencia de la puesta en funcionamiento de ambas infraestructuras viarias, la actividad exportadora de productos agrarios tuvo un extraordinario desarrollo desde finales de la década de 1850 ya que el puerto disponía de una inmejorable ventaja de situación en el comercio exterior de tránsito y el interior de cabotaje⁹.

Desde bien pronto, a partir de mediados del siglo XVIII, se produjo el desarrollo de una incipiente actividad industrial urbana en relación con la función comercial del puerto y la llegada de materias primas, ultramarinas y peninsulares, que posibilitaron el establecimiento de industrias de transformación y procesado (molturación de harinas, curtido de pieles, refinado de azúcar o elaboración de tabaco). Aunque no en la propia ciudad, en las décadas de 1830 y 1840 se establecieron numerosas fábricas harineras a lo largo del curso del río Besaya y en el curso medio e inferior del Pas (MORENO, 1997; ANSOLA y SIERRA, 2007).

⁸ «Esta rica producción de la agricultura castellana, recibirá un gran impulso con el camino de hierro. Acaso ella sola baste para sostenerle» (*Memoria sobre el Proyecto de Ferro-Carril de Santander a Alar del Rey*, p. 14.)

⁹ «Tan favorecida es la situación geográfica de Santander tal la excelencia de su puerto, único capaz para buques de alto bordo en la parte central de la estensa (sic) costa del Norte [...] se ha ido formando una hermosa ciudad, de considerable importancia mercantil...» (*Memoria sobre el Proyecto de Ferro-Carril de Santander a Alar del Rey*, p. 4).

El comercio de harinas a través de la ruta de Reino-sa tenía una importancia mayor de la que se desprende solo de su volumen. En primer lugar, porque permitía la articulación de los mercados regionales mediante el establecimiento de retornos: de Cuba llegaba azúcar y otros productos coloniales¹⁰ y de Cataluña vinos, textiles y manufacturas (MARTÍNEZ VARA, 1983: 166-172 y 212-225). Pero se trataba de una actividad comercial de tránsito, muy poco diversificada y muy dependiente del sobreprotegido mercado antillano.

El ciclo de expansión económica terminó en la crisis de 1866-1868, si bien la actividad comenzó su fase de decadencia hacia 1875 y se mantuvo con cierta importancia y con algunos altibajos hasta 1898, cuando se produjo su desplome definitivo tras la pérdida de las colonias¹¹. Después siguieron llegando al puerto productos ultramarinos, pero el tráfico se redujo hasta el punto de quedar limitado a dimensiones regionales.

El declive del comercio de las harinas conllevó la decadencia del puerto de Santander hasta un papel secundario entre los del Cantábrico, por detrás de los de Bilbao y La Coruña. No obstante, se produjeron algunas breves fases de recuperación, pero siempre por factores ajenos a la propia actividad, como sucedió en 1872 durante la tercera guerra carlista, que conllevó el cierre del puerto de Bilbao a la navegación comercial, o durante la segunda guerra hispano-cubana (1895-1898), al convertirse el puerto santanderino en punto de atraque de los buques para el transporte de tropas a Cuba.

En relación con el comercio de importación y exportación, y con la actividad portuaria en general, tuvo lugar la instalación de numerosas compañías navieras, sobre todo en la segunda mitad del siglo XIX: la compañía Santanderina de Navegación de Hijos de Ángel B. Pérez y Cía. (1897) como consignataria de la Compañía Trasatlántica de Barcelona que hacía la línea Antillas, Nueva York y Veracruz, la Cía Montañesa de Navegación (1898), la Vasco Cantábrica de Navegación (1899), etcétera.

En cualquier caso, la actividad económica de Santander fue evolucionando en paralelo con las tareas portuarias por lo que se refiere al desarrollo del comercio, la instalación de talleres e industrias de bienes de consumo y la dotación de servicios públicos y privados.

Las infraestructuras de transporte y las actividades comerciales apoyadas en ellas estimularon el surgimiento de la manufactura fabril en relación con los productos objeto de tráfico.

Una de las primeras fue la fábrica de jarcias y cordelería, conocida con el nombre de *Tinglado de Becedo*, establecida en 1752 cerca del solar de las antiguas atarazanas en la margen izquierda del nuevo camino de salida hacia Burgos, por Juan Fernández de Isla, asentista de la Armada en el Real Astillero de Guarnizo y constructor de navíos en ese mismo astillero desde 1751; varios historiadores consideran que la fábrica dio empleo a unos 750 trabajadores. La fábrica de jarcias fue sustituida en 1791 por una fábrica de cáñamo.

En 1785 había ya dos fábricas de harinas en la ciudad y empezaban a instalarse varias fábricas de cervezas. La primera la de D. Antonio del Campo, primer conde de Campo Giro, situada en 1786 en el área de marismas de Cañadío. Esta fábrica se reconvirtió en 1878 en la de la Cruz Blanca, de Matossi, Franconi y Cía y más tarde de E. Meng y Cía. Por la misma época, en 1787, se instaló en Becedo la fábrica de cervezas de José de Zuloaga, y en 1792 la de Clara de Lienzo y Francisco Javier Martínez en el barrio de Miranda. Asimismo, a finales del siglo XVIII se contabilizaban, al menos, dos fábricas de refinado de azúcar, la de Francisco Sayús (1781) y la de Domingo de Andrade y Nicolás Vial e Hijos (1791). No obstante, la industria más importante por sus dimensiones era la fábrica de tabacos, que funcionó a partir de 1834 contabilizando más de 1.000 empleados en la mayor parte del siglo XIX y cerca de 1.500 a finales de este, casi en su totalidad mujeres¹².

Junto a los factores socioeconómicos, no se puede dejar de señalar de manera destacada el impacto indirecto de la concesión de la capitalidad, que conllevó la concentración de funciones político-administrativas en esta como en otras ciudades españolas (DELGADO, 1995). La ciudad de Santander fue declarada capital de la Provincia Marítima de Santander en 1799-1801, capital del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en 1802 y capital de la provincia de Santander en 1833. En consecuencia, el espacio urbano se convirtió en sede de diferentes organismos de representación del gobierno central, provincial y local, lo que implicaba el aumento del número de cargos públicos y de funcionarios.

Otra actividad que adquirió un gran desarrollo y tuvo una influencia fundamental en la dinámica urbana fue el

¹⁰ «Los *clippers* que llevan pan a Cuba y de Cuba traen tabaco y dulce» (Amós de Escalante, p. 142).

¹¹ «Este negocio [...] puede decirse que ha desaparecido para siempre y no hay que pensar en restablecerlo...» (*El Boletín de Comercio*, 1 de enero de 1899, citado por MARTÍNEZ VARA (1985)).

¹² El número de mujeres empleadas en la elaboración de tabaco pasó de 396 cigarreras en 1846 a 532 en 1857. Otras fuentes indican que en 1850 había 1.024 trabajadoras del tabaco y 1.375 en 1892 (LANZA, 2005).

veraneo y el turismo balneario. Sobre este asunto, tanto referido a sus inicios como a su desarrollo posterior, se ha escrito mucho en referencia a Santander (GIL DE ARRIBA, 1992) y a otras villas del litoral de Cantabria, como Laredo (GARCÍA CUADRILLERO, 1996) y Castro Urdiales (DELGADO, 2011b y 2015).

El origen de la actividad se encuentra en la moda de la práctica de los baños de ola, que adquirieron una gran apreciación desde mediados del siglo XIX por su utilidad médica (talasoterapia), de descanso y de contacto y relación social. Estos elementos quedan ya reflejados en el anuncio publicado en la *Gaceta de Madrid* el 16 de julio de 1847 para promover los baños de ola («baños de oleage [sic] en Santander»)¹³.

En este caso, como en muchos otros, se trata de una actividad estimulada por las instituciones locales y algunos miembros de la burguesía santanderina. En competencia con San Sebastián, uno de los mecanismos preferentes fue la promoción del veraneo regio, la atracción del entorno social cortesano, nobiliario y burgués.

El punto de partida fue la presencia de la reina Isabel II, su familia y algunos ministros, durante la temporada de los baños de 1861. Asimismo, Amadeo I pasó unos días de descanso en El Sardinero en 1872 en la casa-palacio del marqués de Casa Pombo, Juan Pombo, alcalde de la ciudad y empresario, que se había convertido en el agente primordial del turismo balneario en este espacio periférico de la ciudad¹⁴.

Las transformaciones económicas se tradujeron de inmediato en un notable incremento de la población urbana apoyado, en parte, en el crecimiento natural y, sobre todo, en un saldo migratorio muy positivo (LANZA, 2005) (Cuadro 1). De acuerdo con los datos manejados por este autor, la ciudad incrementó el número de sus habitantes en 87,5 % entre 1782 y 1797 con un promedio de 1,9 % anual. El aumento demográfico continuó de forma acelerada durante el siglo XIX. Según nuestros propios cálculos a partir de los datos censales históricos del INE, entre 1822 y 1897 el incremento total fue de 197,1 %, lo que representa una media de 2,6 % anual; y prosiguió

CUADRO I. *Dinámica poblacional de Santander de mediados del siglo XVIII a mediados del XX*

Año	Habitantes de hecho	Δ %	Δ % anual
1752	4.038*		
1768	6.169*	52,8	3,3
1787	6.641*	7,7	0,4
1797	7.570*	14,0	1,4
1752-1797		87,5	1,9
1822/1829	14.179	87,3	2,7
1842	16.622	17,2	1,3
1857	28.907	73,9	4,9
1860	30.202	4,5	1,5
1877	41.021	35,8	2,1
1887	42.125	2,7	0,3
1897	50.640	20,2	2,0
1822-1897		197,1	2,6
1900	54.694	8,0	2,7
1910	65.046	18,9	1,9
1920	72.469	11,4	1,1
1930	85.117	17,5	1,7
1940	101.793	19,6	2,0
1950	102.462	0,7	0,1
1900-1950		87,3	1,7

* R. Lanza, 2005. Incluidos, junto al casco urbano, los lugares de (Peña) Castillo, Cueto, Monte y San Román. Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE (censos históricos).

durante la primera mitad del siglo XX, aunque paulatinamente atenuado, con valores de 87,3 % entre 1900 y 1950 (1,7 % anual).

El componente principal del crecimiento de la población de Santander no fue el saldo natural, excepto en breves períodos de tiempo, sino, sobre todo, la inmigración. Según afirma Lanza, desde 1752 hasta 1930 la llegada de inmigrantes representó casi las dos terceras partes del crecimiento demográfico urbano. La mayoría de los recién llegados procedían del propio entorno regional, de La Montaña, y pertenecían a dos estratos sociales principalmente, los propietarios rurales y, sobremanera, el campesinado. Los miembros de este último fueron atraídos por la disponibilidad de empleos generados por la dinámica económica, aunque tampoco hay que desechar, como factor causal, el impacto de las circunstancias negativas producidas por las guerras carlistas en los territorios del entorno. Pero también había entre los inmigrados comerciantes de las regiones inmediatas (vascos, asturianos, castellanos) y de otras más lejanas (catalanes) e incluso de diferentes países europeos (Francia, Países Bajos).

¹³ A finales del siglo la *Guía del bañista* (1893) se refería a que «el tomar baños de ola se ha creído una de tantas necesidades ficticias de la Sociedad del siglo XIX [en] las condiciones que le ofrecen a este fin las numerosas y siempre concurridas playas que hemos enumerado...». La guía mencionaba cuatro playas entre el casco consolidado de la ciudad y El Sardinero.

¹⁴ La familia Pombo era propietaria, a finales de siglo, del Tranvía de Tetuán, del balneario de la Primera Playa del Sardinero, del Gran Casino y de los hoteles Castilla, Hoyuela, París y Gran Hotel. En 1897/1898 vendieron por un importe de 10 millones de pesetas buena parte de ese patrimonio a una sociedad formada por Antonio Cabrero, Leopoldo Pardo, Eduardo Tellez, Antonio Huidobro y el marqués de Alonso Pesquera.

La estructura de la población activa era también un fiel reflejo de la actividad económica, de ahí la primacía del empleo poco cualificado de jornaleros-peones y servidores domésticos, en particular mujeres. Pero fue notable igualmente el desarrollo de las clases burguesas y medias y también de las trabajadoras industriales.

Así, Santander pasó de ser una pequeña villa marinera a comienzos del siglo XVIII a figurar desde mediados del siglo XIX entre las ciudades españolas portuarias e industriales de tamaño medio-grande. Los cambios urbanos tuvieron su oportuna plasmación en la transformación urbanística de la ciudad.

IV. LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS Y VIARIAS COMO ARTÍFICES DE LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LA CIUDAD: EL PUERTO, EL FERROCARRIL Y LOS TRANVÍAS

Algunas ciudades españolas y, en concreto, Santander participaron de un proceso general que tuvo lugar en la mayor parte de Europa desde finales del siglo XVIII, cuando comenzaron a experimentarse grandes cambios a partir del impacto producido por la ampliación y modernización de las infraestructuras portuarias y viarias, como ya reconocía tempranamente Ildefonso Cerdá (1861), quien afirmaba que cada modo de locomoción determina una nueva forma de urbanización.

Son indiscutibles los efectos urbanísticos de las infraestructuras de transporte en relación con, al menos, tres aspectos: el crecimiento demográfico y espacial de la ciudad, la distribución de usos del suelo y la misma localización de las infraestructuras de transporte en las que hay que incluir los tranvías, además de los ferrocarriles propiamente dichos y los puertos (HERRANZ, 2008). En consecuencia, es imprescindible abordar el análisis geohistórico de la relación entre dichas infraestructuras y el propio espacio urbano para entender la dinámica evolutiva de las ciudades, sus cambios estructurales y morfológicos, en particular el surgimiento de nuevas centralidades urbanas en función de la ubicación de las infraestructuras viarias y terminales, ferroviarias y portuarias, la construcción de un nuevo viario y flamantes piezas del tejido urbano (CAPEL, 2007; DELGADO, 2010; ÁLVAREZ-PALAU, 2016)¹⁵.

¹⁵ Probablemente las dos obras que con más profundidad han desarrollado en España esta temática sean *Urbanismo y ferrocarril* (SANTOS, 2007) y *Los ferro-carriles en la ciudad* (CAPEL, 2011). En la primera se clasifica la relación

1. AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Como se ha expuesto antes, desde mediados del siglo XVIII el puerto de Santander, que había funcionado durante la Edad Moderna como un puerto secundario de embarque de las lanas castellanas, se convirtió en el puerto más importante del Cantábrico y el primero de España para la distribución de los trigos y harinas de Castilla, por delante, incluso, del de Barcelona durante unos años.

En el caso de Santander, como sucede en otras ciudades y villas cantábricas, se produjo una estricta vinculación del crecimiento urbano con las modificaciones del puerto (POZUETA, 1984 y 2006). Así, desde fechas muy tempranas, todos los proyectos de transformación urbana derivaron de los de modificación y ampliación de las instalaciones portuarias, en particular de los muelles, hasta el punto de que el puerto puede ser considerado como motor de cambio y elemento estructurante del espacio urbano santanderino, como se ha señalado en varias ocasiones (MARURI, 1990). En tal sentido puede afirmarse sin temor a exageración que, al menos hasta finales del siglo XIX, la dinámica y la morfología urbana han estado completamente ligadas a la evolución portuaria.

Uno de los requerimientos obligados por las autorizaciones comerciales de los años centrales del siglo XVIII fue la ampliación y acondicionamiento de las infraestructuras portuarias. El primer proyecto de remodelación del puerto lo inició el ingeniero militar Francisco Llovet en 1765 (Fig. 2). Consistía en la mejora de los muelles y contramuelles existentes, el dragado de la dársena exterior y el relleno y explanación del playazo existente ante el Arrabal de la Mar hasta la prolongación del Cay o muelle de la Ribera. Las obras fueron suspendidas en 1771 y retomadas en 1788 por otros ingenieros y arquitectos militares, entre ellos Juan de Escoffet, Fernando de Ulloa, Agustín de Colosía, Francisco y Juan Solinis, y Francisco Sabatini (MADOZ, 1845-1850: 244).

En 1821 se aprobó el proyecto de Guillermo Antonio Calderón («Plano de la Nueva Población de Santander y las obras de muelles y dársenas») consistente básicamente en la prolongación del muelle de Llovet hasta la calle de los Santos Mártires (hoy Lope de Vega); el conocido como muelle de Calderón se inició en 1822 y fue terminado en 1825.

En 1853 se propuso la continuación del muelle de Calderón como parte del plan presentado por el ingeniero

morfológica entre ferrocarril y ciudad en tres grandes apartados: la propia línea, la disposición de la estación y la planificación urbanística.

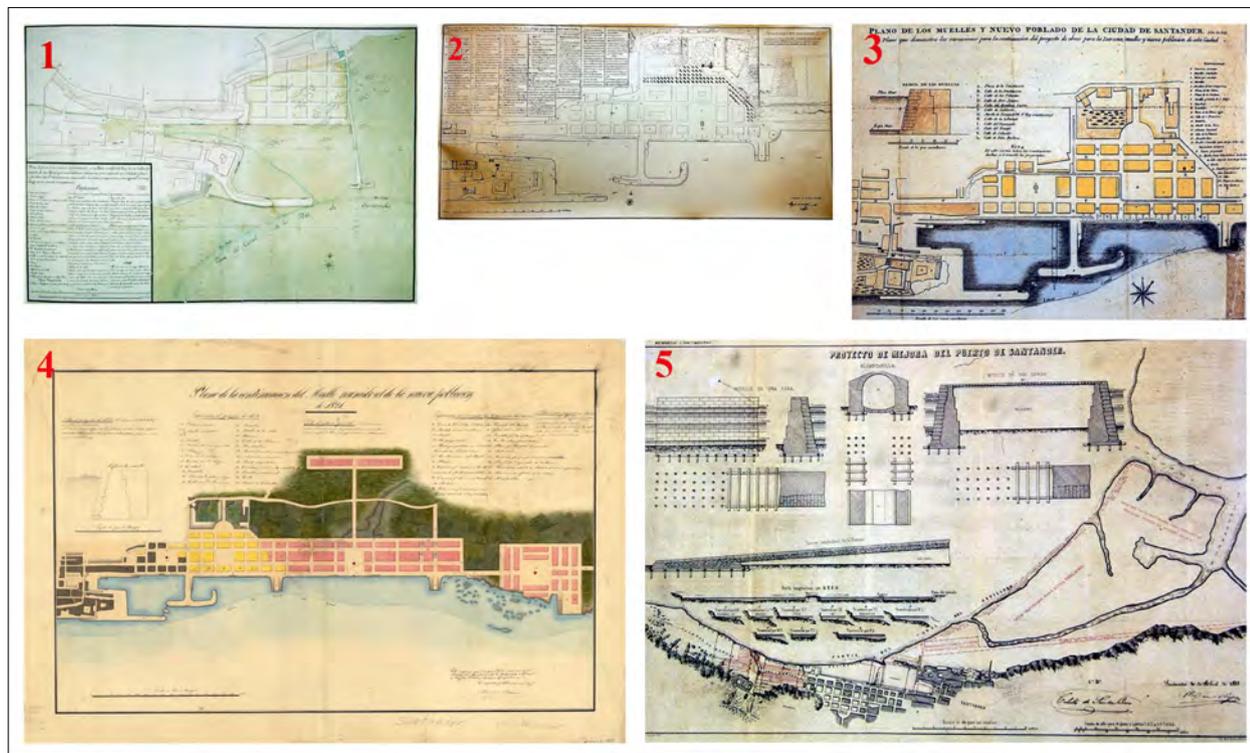


FIG. 2. Algunos proyectos de remodelación del espacio portuario de Santander. 1. Proyecto de Francisco Llovet, 1765, Archivo General de Simancas. 2. Proyecto de Agustín de Colosía, 1794, Archivo Municipal de Santander. 3. Proyecto de Guillermo Antonio Calderón, 1821, Biblioteca Menéndez Pelayo. 4. Proyecto de prolongación de El Muelle, copiado en 1848, Biblioteca Virtual de Defensa. 5. Proyecto de Máximo Rojo, 1853, E.T.S.I. de Caminos de la Universidad de Cantabria.

Máximo Rojo¹⁶ (Fig. 2). El plan de «Prolongación de los muelles de Calderón y Nueva Población» proyectaba una acción global para mejorar el puerto de la ciudad hasta la pequeña ensenada de Molinedo o Molnedo donde desembocaba el riachuelo del mismo nombre. El plan implicaba, además, el relleno de terrenos y el cerramiento de las dársenas más antiguas (la dársena Chica o de la Ribera) a través de esclusas para poder fondear durante las bajamares.

El proyecto de Máximo Rojo contemplaba también, como objetivo, la ampliación de los muelles del puerto en dirección hacia el suroeste, contraria a las extensiones anteriores, lo que implicaba la desecación de una gran superficie de la bahía desde la ladera meridional del cerro de Somorrostro, donde estaba situado el antiguo muelle

de Las Naos al pie de la catedral y el castillo, hasta la ría de Raos (Fig. 2). En este sector de la costa el mar llegaba hasta la base del promontorio y solo existía, desde 1609, un pequeño muelle de madera en el playazo del Dueso, debajo del «Paredón» (COSSIO, 2006: 225), que servía de fondeadero para las lanchas de los mareantes del Cabildo de Arriba o de San Pedro, según lo describe José M.^a de Pereda en la novela *Sotileza*.

El proceso de la ampliación occidental del puerto se había iniciado con la concesión otorgada en 1850 a la empresa madrileña Isidro Díaz Iglesias y Compañía a fin de rellenar las marismas y construir los muelles, como se expondrá más adelante. Denunciada y caducada dicha concesión, se le otorgó en 1851 a un grupo de empresarios santanderinos quienes, a su vez, la transfirieron a George Mould, el empresario inglés al que se habían encargado las obras del ferrocarril de Isabel II. Un año más tarde Mould traspasó la concesión al ingeniero belga Pablo Emilio Wissocq con el compromiso de sanear y ganar terreno al mar y construir un nuevo muelle que, por su proximidad a la pequeña península de Maliaño situada

¹⁶ Probablemente en el marco de las leyes promulgadas en 1846 y 1853 con la finalidad de dotar a las ciudades de documentos que controlasen y estimularan las reformas presentes y futuras, así como obligar a las de más de 8.000 habitantes a levantar planos geométricos en los que figurasen las nuevas alineaciones previstas.

al fondo de la bahía, recibió el nombre de muelle de Maliaño (ESCALANTE, pp. 143-144).

Muy pocos años después, en 1862, se presentó el plan de Mateo Obregón y en 1873 el Plan General de mejoras del Puerto de Santander de Juan de Orense, que proponía el alargamiento oriental de los muelles hasta la península de La Magdalena; el plan se completó dos años después con la propuesta de construir un antepuerto en El Sardinero.

En 1878 José de Lequerica retomó el proyecto a través de un plan (Plan de «Obras de encauzamiento y Mejora en la Costa de la Bahía»), aprobado en 1882, que proyectaba la prolongación de la fachada portuaria hasta la Magdalena, además de plantear el relleno de la dársena Grande y el adelantamiento del muelle de Calderón hacia el interior de la bahía; este relleno del puerto tradicional de Santander representaba una ganancia de suelo urbano de aproximadamente 266 hectáreas en total. En sustitución de la dársena Grande se proyectó la construcción de otra dársena en la desembocadura del arroyo Molnedo (Puertochico).

2. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Las obras de construcción del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, como se ha reseñado antes brevemente, dieron comienzo el 3 de mayo de 1852 y el 23 de octubre de 1858 entró en la ciudad el primer tren procedente de Los Corrales de Buelna (LÓPEZ-CALDERÓN, 2015).

Uno de los principales objetivos de la concesión al ingeniero Pablo Emilio Wissocq había sido el relleno de las marismas para la preparación de los terrenos por donde debía entrar el ferrocarril a la ciudad. De ahí que el proceso de transformación de esta área de marismas en suelo urbano estuviera vinculado desde el principio al trazado las vías del ferrocarril y la instalación de las estaciones ferroviarias en las proximidades de los muelles, al servicio del tráfico portuario, como estaba previsto en el primitivo proyecto de Juan Rafo de 1846¹⁷. No puede sorprender que, en consecuencia, hasta finales del siglo XIX la intervención solo fructificase, en realidad, en el acondicionamiento parcial de los terrenos sobre los que se realizó el acceso del ferrocarril a la ciudad¹⁸.

¹⁷ *Memoria sobre el Proyecto de Ferro-Carril de Santander a Alar del Rey*, p. 46.

¹⁸ «Salimos de Santander 'a bordo' de un vagón, navegando sobre ruedas. La vía atraviesa una gran marisma que en este momento se halla totalmente cubierta de agua; nuestro convoy se ha convertido en una isla ambulante» (Pérez Nieva, 1896: 144-145).

La instalación de la estación, que debía situarse entre la prolongación del antiguo muelle de Las Naos y el nuevo de Maliaño, se convirtió en un problema complejo que tardó bastante en resolverse.

El proyecto de la estación, redactado por el ingeniero Carlos Campuzano, se aprobó en enero de 1859. En 1862 el ingeniero de la compañía Cayetano González de la Vega propuso un nuevo proyecto, abandonando la forma simétrica y ocupando más terreno por el lado del mar para una grandiosa estación de mercancías. El proyecto tampoco se llevó a cabo y en 1866 se instaló la estación del ferrocarril Santander-Alar del Rey en un pabellón provisional en la actual calle de Calderón de la Barca junto al ancestral muelle de Las Naos¹⁹.

A través de un nuevo proyecto de Eduardo Grasset, aprobado en agosto de 1873, la compañía decidió modificar toda la actuación para establecer, finalmente, una estación terminal enfilada con la línea de entrada en la población, con su fachada principal a 400 metros del muelle de Las Naos, separando mercancías y viajeros. Un año más tarde, la Compañía del Norte, nueva propietaria de la línea, modificó otra vez el proyecto para aumentar las instalaciones de mercancías y remodelar las de viajeros. Las instalaciones definitivas, que quedaron terminadas en 1876, consistieron en un único pabellón lineal de 110 metros situado al pie del cerro de Somorrostro; este edificio se derribó en 1936.

Sobre el mismo espacio urbano ganado al mar se instalaron unos años más tarde las infraestructuras viarias y terminales de los ferrocarriles de vía estrecha, también llamados ferrocarriles económicos, construidos a fin de complementar la red principal o de vía ancha para acceder a las áreas donde no fuera factible construir las infraestructuras de la red principal o de ancho ibérico por su elevado coste de construcción.

En general, la red de vía estrecha consistió en líneas de corta distancia con la excepción, entre algunas otras, de la línea transcantábrica (MUÑOZ, 2005).

La línea Santander-Bilbao, terminada en 1898 y conocida con el nombre de línea de los Ferrocarriles de la Costa, estableció su estación en las proximidades de la Estación del Norte y fue utilizada por varias empresas ferroviarias (ferrocarriles de Santander, del Cantábrico y de Ontaneda). Situada junto a la dársena Grande y el muelle de Las Naos, al fondo de la recién abierta avenida de Las

¹⁹ Según una nota de la *Revista de Obras Públicas*, la empresa del Ferrocarril de Isabel II había levantado un embarcadero provisional previo a la construcción del muelle de Maliaño para facilitar los embarques incluso en la bajamar. Año 1860, núm. 10, pp. 117-118.

Farolas (Alfonso XIII) en 1902, cerraba la única vía de articulación del casco histórico con el área de Maliaño. La primitiva estación fue incendiada en abril de 1902 durante una algarada popular y reubicada en 1904-1907 en una localización muy cercana, aunque algo más al oeste, en los jardines de Calderón de la Barca (Fig. 3).

El entramado formado por las vías y las dos estaciones ferroviarias, contiguas pero independientes (SANTOS, 2007: 177) y próximas a los muelles, configuró un espacio portuario-ferroviario que cerraba por el suroeste la ciudad tradicional creando una barrera prácticamente infranqueable, lo que tuvo un impacto muy negativo desde una perspectiva urbanística, como se expondrá más adelante (JIMÉNEZ, 1986) (Fig. 3).

3. EL DESARROLLO PRECOZ DE LA RED URBANA DE TRANVÍAS

En Santander, como en otras ciudades con un crecimiento notable en el siglo XIX, la ampliación en superficie se produjo en paralelo con la diferenciación espacial de actividades y usos, es decir, con la zonificación socioeconómica del espacio urbano. Estos cambios forzaron, y fueron facilitados a la vez, por la implementación de nuevos medios eficaces de transporte intraurbano, los tranvías. Las líneas de los tranvías, vinculadas desde el principio en cuanto a su trazado y explotación a los negocios inmobiliarios, funcionaron como ejes de expansión y reorganización del espacio urbano con un gran impacto en las estructuras urbanas y en la forma de las ciudades. Los primeros tranvías empezaron a circular en España en la década de 1870, unos veinte años después que en las ciudades pioneras europeas (CAPEL, 2011), y Santander fue una de las ciudades españolas en las que más pronto se estableció el nuevo medio de transporte urbano (GUTIÉRREZ-COLOMER, 1978; OLAIZOLA, 2012; GIL DE ARRIBA, 2016). En el contexto español, se trata indudablemente de una situación adelantada puesto que el primer tranvía funcionó en Madrid en 1871 y en Barcelona en 1872 (ALVARGONZÁLEZ, 1985) en tanto que en Santander lo hizo en 1875. Entre los factores que, con toda probabilidad, explican esta anticipación cabe citar la propia forma que iba adquiriendo la ciudad, estrecha y muy alargada, y la pujanza de la actividad turística de veraneo en un espacio muy alejado del centro, de las estaciones ferroviarias y del puerto (Fig. 3).

Hay constancia de la existencia de transporte urbano en Santander con carruajes de mulas desde 1847, pero no fue hasta casi veinte años después cuando se inició

el proyecto del primer tranvía, el que uniría el centro urbano con el área de veraneo de El Sardinero. En 1864 se hizo pública la realización de estudios para conectar la ciudad con El Sardinero mediante un ferrocarril urbano o tranvía de vapor que, según publicó *El Clamor*, debía partir del muelle de Calderón y concluir en las playas de El Sardinero.

La concesión a perpetuidad de los terrenos públicos por los que había de pasar el tranvía de motor de sangre se otorgó en enero de 1873 a dos empresarios foráneos que, en junio de aquel mismo año, la transfirieron a Santos Gandarillas Udaeta, director gerente de la sociedad La Santanderina constituida a tal fin. La línea de tranvía, conocida popularmente como *tranvía de Gandarillas*, con un ancho de vía de 1.400 mm, fue inaugurada el 24 de junio de 1875²⁰. A comienzos del siglo XX el itinerario marítimo del tranvía se convertiría en la avenida de la Reina Victoria, ampliando su anchura y acondicionando todo el trayecto del paseo hacia El Sardinero (Fig. 3).

A principios de los años 1880, tras cinco de funcionamiento del tranvía de Gandarillas, este mismo empresario propuso trazar un tranvía de vapor entre la dársena de Molnedo (Puertochico) y la estación de ferrocarril del Norte, con una prolongación hasta la zona del muelle de Maliaño y, en 1881, hasta la Alameda Primera. La propuesta no llegó a ver la luz porque el promotor no obtuvo la concesión.

La implantación del primer tranvía urbano propiamente dicho se inició en marzo de 1883 con la constitución de la empresa del Tranvía Urbano de Santander. La línea, con un ancho de vía de 800 mm, se puso en funcionamiento en julio de 1883 con un tranvía de tracción animal que enlazaba la estación del ferrocarril del Norte con Puertochico y el barrio de Molnedo por uno de sus ramales y, por otro, con la Alameda Primera (actual calle de Jesús de Monasterio). Poco después se fue extendiendo hacia el oeste: primero hasta la plaza de Numancia, en 1885 hasta Cuatro Caminos y, más tarde (1889), desde allí a Peñacastillo por la carretera de Burgos. Al tiempo que se hacía este alargamiento, en lo que podríamos considerar como una primera articulación suburbana de la ciudad, se sustituyó la tracción animal por máquinas de vapor. En abril de 1891, el Tranvía Urbano obtuvo una concesión para el establecimiento de otros cinco ramales que iban hasta el depósito de la Compañía Arrendataria

²⁰ Durante sus dos primeros años de funcionamiento el tranvía fue movido por tracción animal, pero a partir de 1877, relativamente temprano en el contexto de las ciudades españolas (MARTÍNEZ LÓPEZ y MIRÁS ARAUJO, 2013), el tranvía costero contó con máquinas de vapor.

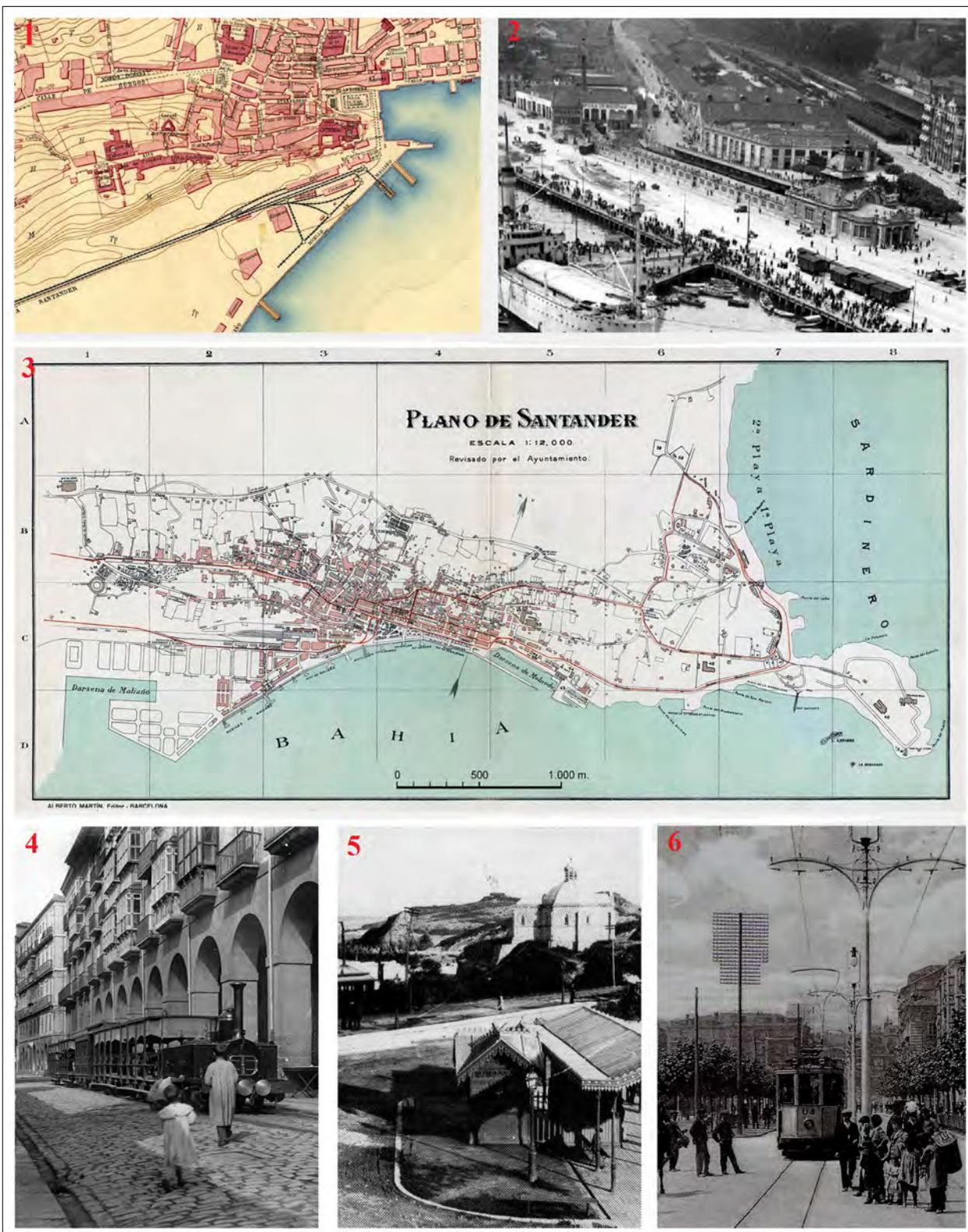


FIG. 3. La red de ferrocarriles y tranvías en el espacio urbano santanderino. 1. Plano de Santander, 1883, Biblioteca Virtual de Defensa (fragmento). 2. Estaciones de la Costa (primer plano) y del Norte (al fondo) en la cabecera del Ensanche de Maliaño, ca. 1930. 3. Plano de Santander, ca. 1918, Instituto Cartográfico de Cataluña. En rojo las líneas de los tranvías. 4. Tranvía de Gandarillas al comienzo de la calle Hernán Cortés, ca. 1900. 5. Paradas de los tranvías de Gandarillas y de Pombo en El Sardinero, 1903. 6. Tranvía Urbano en el Boulevard de Pereda, s.f.

de Tabacos y a los muelles de la Monja, la Dehesa y Pasajeros y que nunca llegaron a establecerse.

En 1889 se concedió licencia a Lino Corcho y Zárraga para establecer un nuevo tranvía a vapor que enlazara con la zona de playas pasando, esta vez, por el barrio de Tetuán, por lo que recibió el nombre de *tranvía de Tetuán*. Dado que los hermanos Arturo y Cesar Pombo, hijos del principal alentador de El Sardinero, Juan Pombo, fueron activos promotores del nuevo proyecto, pronto el tranvía se conoció popularmente como *tranvía de Pombo*; inaugurado en junio de 1892, estuvo en funcionamiento hasta 1917. Empezaba su itinerario en las calles del Martillo (actual Marcelino Sáez de Sautuola) y de Daoíz y Velarde, pasaba por Peña Herbosa y entraba por el barrio de Molnedo en la vaguada de Tetuán, donde atravesaba un túnel que fue construido expresamente para llegar, sin necesidad de salvar excesivos desniveles, a La Cañía (Joaquín Costa) y de ahí a la Plaza del Pañuelo, ante el primer Casino del Sardinero (*Guía del bañista*, p. 26) construido en 1872.

En 1895 se estableció una cuarta línea gestionada por la empresa Compañía del Tranvía de Miranda, movida por caballerías, cuyo proyecto fue presentado por el ingeniero Rafael Martín. Significativamente, la promoción del proyecto estuvo vinculada a los propietarios de terrenos del barrio de Miranda y del Paseo de la Concepción (Menéndez Pelayo), quienes abrieron una suscripción de acciones para la construcción de la línea, que empezó a funcionar en marzo de 1897. El itinerario salía de la calle Colosía (hoy Ataulfo Argenta) hacia la del Martillo para enlazar con la calle Santa Lucía y entrar en el Paseo de la Concepción (Menéndez Pelayo) en dirección al Alto de Miranda, donde el tranvía tenía su término y las cocheras. En 1911 se prolongó hasta la segunda playa de El Sardinero y, más tarde, desde la plaza de las Brisas por la avenida de Los Castros para retornar al Alto de Miranda. La tercera prolongación partiría del punto de salida de la línea en la calle del Martillo, siguiendo hasta el paseo o bulevar de Pereda y de aquí a la plaza de Las Farolas, calle de Calderón de la Barca y plaza de las Navas de Tolosa para terminar en el patio de la estación del ferrocarril del Norte. La cuarta extensión discurriría por el casco antiguo desde la plaza del Río de la Pila por las calles del Arrabal y Arcillero hasta acabar en la Plaza Vieja, llamada entonces de la Constitución.

La red ferroviaria urbana santanderina (Fig. 3) estaba plenamente diseñada al acabar el siglo XIX y a partir de entonces solo experimentó algunas pequeñas modificaciones de trazado y una gran reestructuración empresarial a raíz de la profunda crisis de las pequeñas compañías

locales y su sustitución por grandes empresas de capital extranjero, en especial belga, al igual que ocurrió en otras ciudades españolas.

En paralelo, había tenido lugar otro proceso revelador, la electrificación de la red. En España el primer tranvía eléctrico fue el de Bilbao a Santurce en 1896 y poco después los tranvías del centro de Madrid se electrificaron entre 1898 y 1901. En el caso de Santander, en 1908 se realizó la electrificación del Tranvía Urbano hasta Peñacastillo y la del tranvía de Miranda en 1912. El mismo año se electrificó el Tranvía de la Costa, lo que acabó induciendo el cierre del tranvía de Pombo por Tetuán (en julio de 1912 se abandonó el tranvía del túnel y el 6 de marzo de 1917 caducó la concesión).

V. DESARROLLO DEL ESPACIO URBANO Y TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS

A mediados del siglo XVIII Santander era todavía una pequeña villa marinera, aunque con carácter plenamente urbano por lo que hace a las funciones desempeñadas en el territorio. A partir de ese momento se asiste al nacimiento de la ciudad burguesa, entendida en el sentido socioeconómico y urbanístico. Desde esta última perspectiva, los hechos fundamentales fueron el comienzo del derribo de las murallas y la ampliación del suelo urbano en relación con la remodelación del puerto y el relleno de terrenos ganados al mar, un proceso que se convirtió en una constante durante más de un siglo.

El análisis objetivo de las abundantes descripciones existentes, así como la información proporcionada por las fuentes documentales, en particular las imágenes gráficas, permiten colegir tres tipos de cambios esenciales: la remodelación del tejido urbano preexistente, la expansión en superficie del espacio urbano consolidado y la construcción de nuevas áreas urbanas modernas alejadas de la ciudad tradicional.

1. LA LIMITADA REMODELACIÓN DE LA CIUDAD HEREDADA: PERVIVENCIA Y DESAPARICIÓN DEL CASCO HISTÓRICO

A finales del siglo XVIII, y hasta mediados del siglo XIX, el casco histórico de origen medieval, las Puebas Vieja y Nueva, se encontraban en un avanzado estado de degradación tras haber sido objeto del progresivo abandono de los grupos sociales más acomodados y de intensos procesos de densificación y hacinamiento para alo-

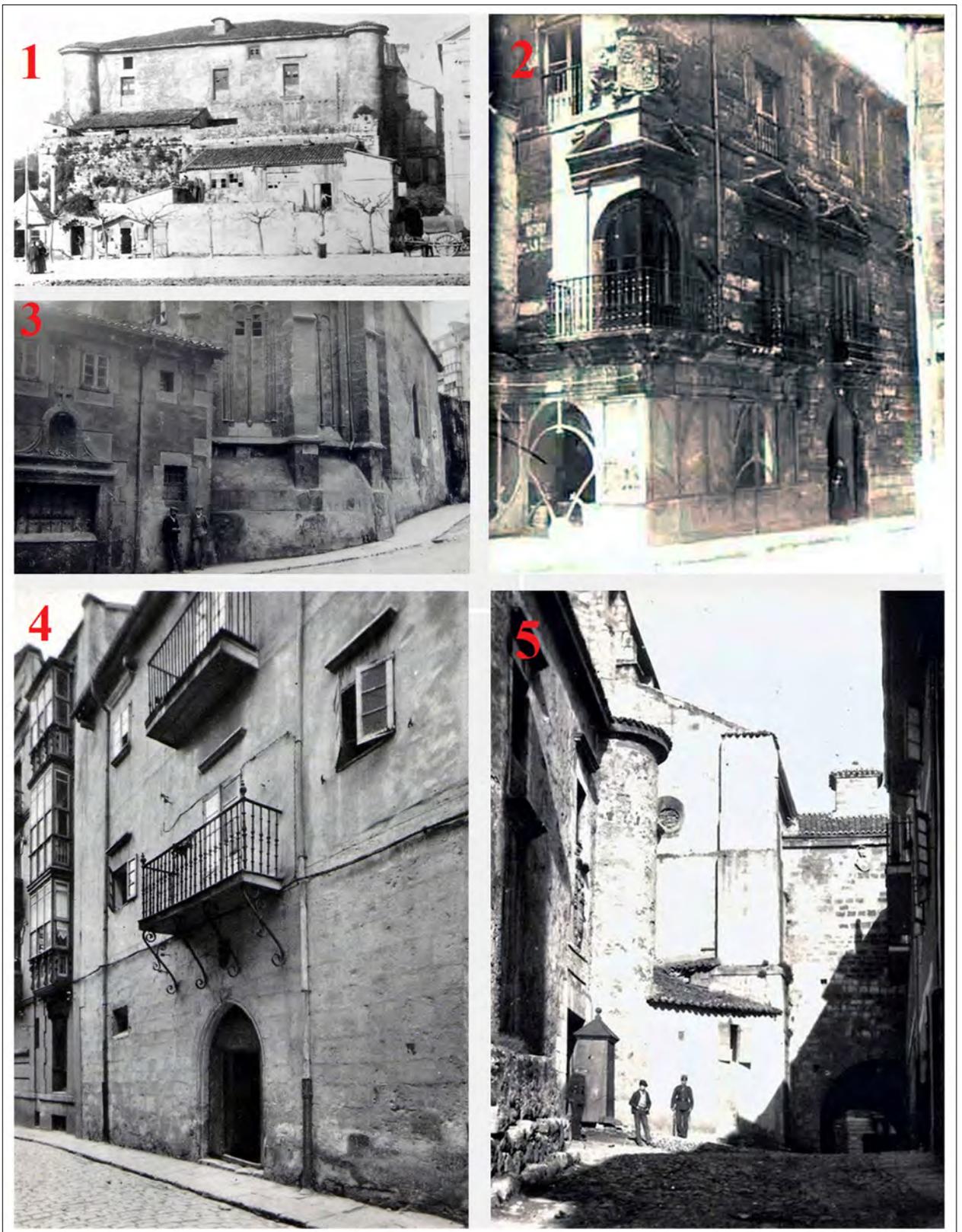


FIG. 4. El legado de la ciudad de origen medieval. 1. Castillo de San Felipe en Somorrostro, 1882, P. Duomarco. 2. Palacio de Villatorre en la Plaza Vieja, s.f. 3. Convento de Santa Clara, 1890, P. Duomarco. 4. Palacio de Riva-Herrera en Rúa Mayor, 1935, Samot. 5. Calle de los Azogues en la Puebla Vieja, 1890.



FIG. 5. Emplazamiento de Santander en su entorno natural y líneas maestras de las primeras ampliaciones en superficie del espacio urbano. 1. Mapa de Santander, ca. 1730, Biblioteca Virtual de Defensa. 2. Plano de José María Mathé, 1837, Biblioteca Virtual de Defensa, copia de 1847.

jar a estamentos sociales más modestos. Por tal motivo, las condiciones medioambientales de la ciudad también debieron de sufrir un gran deterioro tanto en las viviendas privadas como en el espacio público. Así, el espacio urbano se caracterizaba por el apiñamiento de los edificios, altos, formando calles estrechas, húmedas y apenas soleadas, y por el amontonamiento de la población en viviendas y habitaciones pequeñas, sucias y carentes de agua y ventilación, donde se alojaban varias familias con el fin de compartir el alto coste del alquiler.

No faltan las descripciones que lo ponen de manifiesto, desde la de Jovellanos en 1791, con referencia explícita al carácter ruinoso de la ciudad tras el paso de los siglos, hasta la propia del diccionario de Madoz a mediados del siglo XIX, en la que queda bien patente la pervivencia de la ciudad medieval y los arrabales (MADOZ, p. 246) (Fig. 4).

Además del estímulo ejercido por la actividad portuaria, que se ha expuesto antes y sobre el que se volverá más adelante, también en Santander tuvo alguna importancia el proceso desamortizador, como en casi

todas las ciudades españolas, aunque, tal vez en menor medida ya que nunca fue una ciudad levítica propiamente dicha (SÁNCHEZ GÓMEZ, 1994). En realidad, en el espacio intramuros, aparte de la abadía/catedral de Los Cuerpos Santos, solo había un único convento importante en cuanto al espacio disponible, el de Santa Clara, y otros dos en el borde extramuros, el de San Francisco al oeste y el de Santa Cruz del Monte Calvario, también de monjas clarisas, al suroeste.

Tras la Desamortización, ninguno de los edificios conventuales fue derruido hasta entrado el siglo XX, sino que se reconvirtieron para albergar nuevos usos. El convento de Santa Clara se utilizó para acoger el primitivo Instituto de Enseñanza Media, el edificio del antiguo convento de San Francisco sirvió para instalar varios servicios y organismos ligados a las administraciones local y provincial (oficinas municipales, la Diputación Provincial, la Escuela de Artes y Oficios, la Audiencia Pública, un cuartel, un cuartelillo de la Guardia Civil y la Administración de Correos), y en el convento de Santa Cruz estuvo funcionando la real fábrica de tabacos. Esto



FIG. 6. La Puebla Nueva remodelada. 1. Calle de la Ribera tras el relleno de la dársena Chica, 1876, J. Laurent. 2. Calle de San Francisco, s. f. 3. Proyecto de reforma de la Plaza Vieja, 1800, Biblioteca Nacional de España. 4. Plaza Vieja, 1910, P. Duomarco.

significa que el proceso desamortizador no implicó la liberación de suelo urbano intramuros.

Tampoco se aplicó ningún plan de reforma urbana propiamente dicho, aunque sí se realizaron mejoras de consolidación, trazado y prolongación de calles y crecimiento urbano en la periferia más próxima y, en particular, sobre los solares con usos agrarios tradicionales (espacios denominados *entrehuertas*), como una forma habitual de crecimiento suburbano espontáneo e irregular.

Este hecho fue posibilitado por la precoz demolición de las murallas, iniciada a finales del siglo XVIII y completada en la primera mitad del siglo XIX, cuando prácti-

camente estaba empezando este proceso en la mayoría de las urbes españolas.

Aun así, la ciudad tenía grandes dificultades para ampliar en superficie su espacio construido al encontrarse situada en el borde sur de una larga y estrecha península, con un espacio llano escaso y comprimido ente el mar y las crestas sinclinales que, paralelas a la costa en dirección oeste-este, forman estrechos corredores (Fig. 5). Por tal motivo la forma de expansión en superficie menos costosa era la realizada sobre terrenos ganados al mar por relleno, una actuación que comienza en la segunda mitad del siglo XVIII.

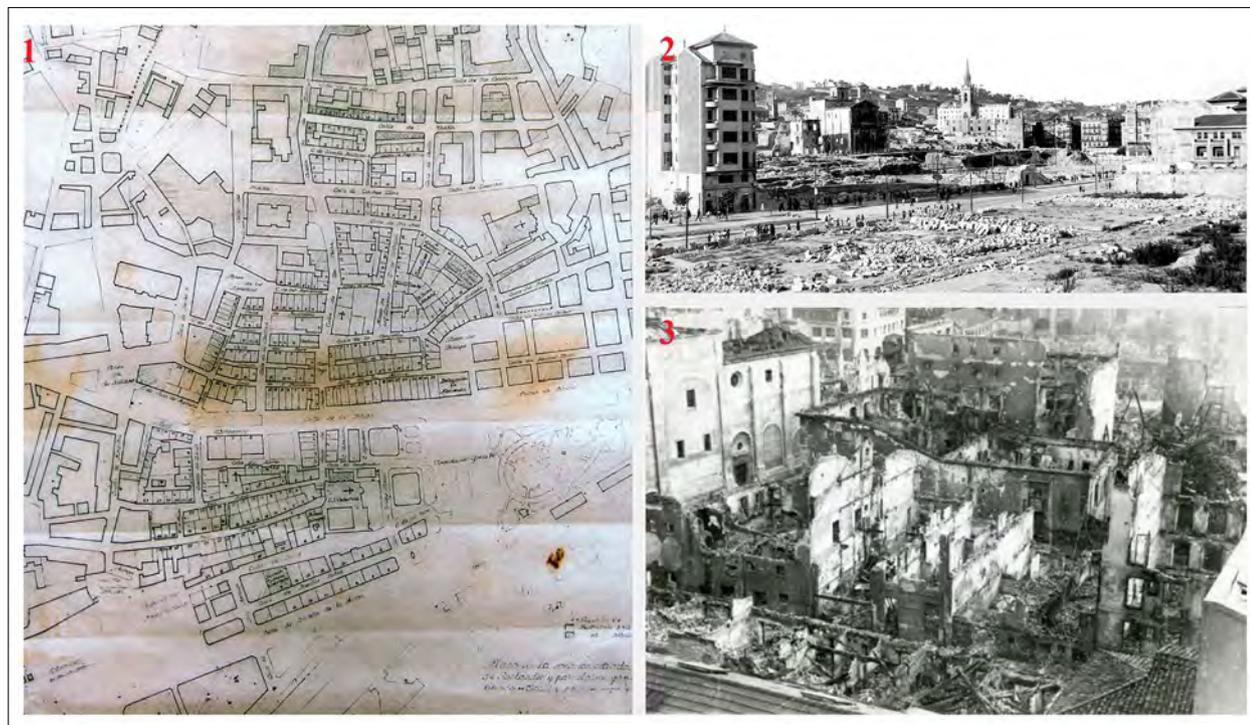


FIG. 7. Impacto espacial del incendio de febrero de 1941. 1. Plano del área siniestrada, Eugenio Reoyo Gutiérrez, 1941, Ayuntamiento de Santander, Sección de Urbanismo. 2 y 3. La Puebla Nueva y la Puebla Vieja tras el incendio, 1941.

Los primeros cambios se manifestaron en la pérdida de importancia del área de la Puebla Vieja y el definitivo desplazamiento de la centralidad a la Puebla Nueva, en el entorno de la Plaza Vieja, donde estaba situado el Ayuntamiento, ampliado en 1840, y las calles aledañas de San Francisco, La Blanca y de La Ribera (Fig. 6). En este espacio se concentraron los usos residencial y comercial a partir de la construcción y renovación de algunos edificios para albergar servicios, dotaciones y equipamientos públicos y privados, de manera que puede afirmarse que funcionaba como verdadero centro urbano.

Particular importancia tenía la calle de San Francisco, que servía de nexo entre la Plaza Vieja y la puerta de San Francisco y que, transformada en 1864 en calle peatonal o «salón», asumió la funcionalidad de verdadero eje comercial de la ciudad tradicional (PÉREZ NIEVA, pp. 114-115; SIMÓN CABARGA, 1980:121).

Por otro lado, sobre esta parte de la ciudad se aplicó parcialmente un Plan Extraordinario de Obras Municipales a finales del siglo XIX (acuerdos de 18 de noviembre de 1896 y proyectos fechados en 1897) estrechamente vinculado a los edificios y solares desamortizados (ECHEVARRÍA, 2015). En estas iniciativas tuvo especial relevancia la actividad de Valentín Ramón Lavín Casals

durante el largo periodo en que ejerció como arquitecto municipal (1890-1929), puesto desde el que proyectó y gestionó los importantes cambios urbanísticos que se acometieron en la ciudad.

El objetivo prioritario era la construcción de algunos elementos urbanos esenciales para una ciudad de algo más de 50.000 habitantes, un tamaño notable en el contexto del sistema urbano español de la época. Para ello se planificó la construcción, entre otros, de edificios administrativos, mercados y escuelas, distribuidos en distintos puntos del espacio urbano de modo que constituyesen nodos significativos de un modelo renovado de ciudad.

Por el contrario, la Puebla Vieja y su prolongación en el arrabal de Fuera la Puerta continuaron en un irreversible proceso de decadencia, descrito por numerosos testigos, autóctonos y viajeros²¹.

²¹ «Ante el inmemorial castillo de San Felipe, actualmente utilizado para cuartel [...] la famosa rúa Mayor mencionada con encomio por todos los escritores cántabros, el lugar de residencia un tiempo de lo más linajudo de la Puebla Vieja santanderina [...]. Las casas suben hasta el cielo y son estrechas, de fachadas negras, húmedas, correosas, sudantes, con balcones que se caen, de los que cuelgan aparejos de navegar en guisa de tapices, con portales como cuevas de topo [...]. Es un rincón habitado sin duda principalmente por boteros, por toda esa gente maleante y cetrina del muelle que vive de la peseta del forastero que va a

El comienzo de la exigua ampliación del espacio urbano medieval se hizo por relleno del puerto interior (1864), la dársena Chica o de La Ribera, situada sobre la ría del arroyo Becedo, por razones sanitarias, pero también urbanísticas ya que dio lugar al trazado del tramo central de la vía que iba a funcionar como germen del eje lineal principal de la ciudad hasta la actualidad. En 1831 se había rellenado la ría hasta el lugar donde se ubicaba el puente de madera que, desde la Edad Media, unía las dos Puebas y que en 1840 fue sustituido por un puente de piedra al que luego se dio el nombre de Puente de Vargas; en 1909 fue reemplazado por un puente de hierro más elevado para permitir el paso de los tranvías electricificados bajo él.

El relleno se completó en 1861-1862 y sobre los terrenos ganados al mar se construyó el mercado de La Ribera y la plaza de Velarde, inaugurada en 1866, como una prolongación del centro urbano formado por la Plaza Vieja, la calle de La Ribera y las calles contiguas (PÉREZ NIEVA, pp. 117-118).

La mayor parte de la ciudad histórica de origen medieval desapareció de la faz de la tierra a mediados de febrero de 1941 como consecuencia del pavoroso incendio que tuvo lugar durante los días 14 y 15 de dicho mes (CASADO, 2001). El fuego devoró 376 edificios y 1.783 viviendas, 10.000 personas quedaron sin hogar y 7.000 sin trabajo. La práctica totalidad del casco histórico fue pasto de las llamas de manera que no sobrevivió ninguna de las viejas rúas y de los edificios de origen medieval y moderno (Fig. 7). La reconstrucción posterior se encargó de acabar definitivamente con el trazado del tejido viario e, incluso, de modificar la topografía de buena parte del espacio urbano al desmontar el extremo oriental del cerro de Somorrostro sobre el que se había asentado durante siglos el núcleo santanderino original, la Puebla Vieja. De manera que el paisaje urbano histórico solo permanece en la memoria de los documentos, la cartografía, los grabados y la fotografía (RODRÍGUEZ, 2003; ECHEVARRÍA, 2015).

2 LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD «BURGUESA»: LA FACHADA LITORAL ORIENTAL

Antes, incluso, de que se produjeran modificaciones significativas en el espacio urbano heredado, la ciudad comenzó su ampliación oriental en contigüidad con

aquel (Fig. 5 y 8). Apenas iniciada la segunda mitad del siglo XVIII, en 1766, comenzó la expansión sobre terrenos ganados al mar mediante rellenos y explanaciones sucesivas a partir del proyecto de remodelación y mejora del puerto elaborado por el ingeniero militar Francisco Llovet.

El plan contemplaba la construcción de un Barrio Nuevo o Nueva Población desde el Cantón de la calle de la Mar hasta la calle del Martillo, siguiendo el trazado del nuevo muelle que prolongaría el viejo del Cay, lo que implicaba el derribo precoz de la muralla del Cantón en el entorno de la puerta del Arcillero. La articulación del conjunto de ampliaciones hacia el este se realizaría a través de las plazas del Príncipe y de la Aduana (Fig. 8).

Cabe resaltar la relevancia y el significado de este proyecto de planeamiento urbanístico similar a los que se realizaron en El Ferrol, también aquí con intervención de Francisco Llovet, Barcelona, Málaga y Cartagena (DELGADO, 2010).

De acuerdo con el proyecto de Llovet, el nuevo barrio estaba configurado como una retícula ortogonal con 15 manzanas de 20 por 40 metros y dos casas cada una, en calles paralelas al muelle cortadas por otras transversales. Pero la realización del proyecto se retrasó mucho. En 1771 se suspendieron las obras; en 1780, tras otros intentos de continuación frustrados (Gaspar Bernardo de Lara, 1772, y Pedro Martín Zermeño, 1773) se redactó el proyecto alternativo de Juan de Escoffet y Fernando de Ulloa (1780).

El proyecto definitivo sería el del capitán de fragata Agustín de Colosía a partir del cual, en 1788, se erigieron las cinco primeras casas de las quince que contemplaba el plan. Estaban situadas sobre el muelle y pegadas a la línea del mar, por lo que fueron conocidas durante muchos años como *las Casas del Muelle*. Constaban de planta baja (destinada a oficinas y almacenes) y tres pisos de viviendas abiertas al exterior con pequeñas ventanas y balcones y fueron ocupadas por armadores, navieros y comerciantes.

El conjunto del barrio se disponía en torno a una plaza central, la Plaza Nueva, cuyo centro fue ocupado más tarde por un mercado de abastos. La nueva pieza del tejido urbano fue dotada de una red de alcantarillado, la primera de la ciudad, que recogía las aguas residuales para evacuarlas en la bahía, y puede ser considerada como un «protoensanche» burgués adelantado casi un siglo a los proyectos de ensanche de Barcelona y Madrid.

Pronto se realizó la prolongación de este barrio hacia el este en forma de otro algo más popular, el de Cañadío y

ver el vapor anclado, o del viajero que en el trasatlántico se marcha a Ultramar...» (PÉREZ NIEVA, pp. 123-124).

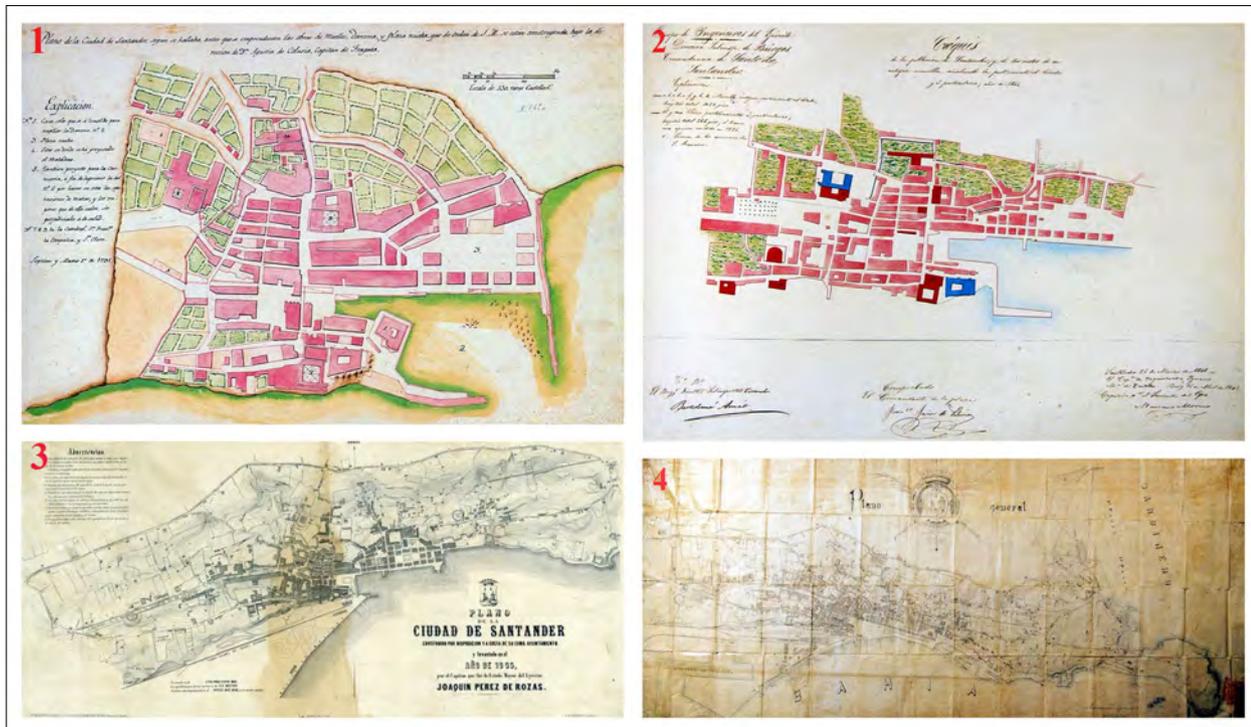


FIG. 8. Evolución del espacio urbano de Santander desde finales del siglo XVIII a finales del siglo XIX. 1. Plano de Santander, Agustín de Colosía, 1791, Biblioteca Virtual de Defensa. 2. Plano de Santander, Ignacio M.ª del Castillo, 1848, Biblioteca Virtual de Defensa. 3. Plano de Santander, Joaquín Pérez de Rozas, 1865, Biblioteca Virtual de Defensa. 4. Plano de Santander, Valentín Lavín Casalís, 1896, colección particular Javier Palazuelos Gómez.

Santa Lucía. El proyecto, vinculado al plan de remodelación del puerto de Guillermo Antonio Calderón expuesto antes, estaba integrado en un plan urbanístico particular que proponía hacer las obras del puerto, los muelles, a cambio de la propiedad de los terrenos resultantes del relleno. Quedaba así establecida la relación entre el negocio de construcción de obras públicas y el especulativo de suelo y construcción residencial que iba a continuar durante largo tiempo.

La nueva población, de trama reticular, debía tener como núcleo un parque y una gran plaza de trazado semi-circular (plaza de la Medialuna) cerrada al norte por las casas de Los Arcos de Botín y abierta al mar por el sur. Finalmente, el centro de este nuevo barrio fue una amplia plaza rectangular denominada en 1842 plaza de Isabel II y plaza de la Libertad en 1868 (la actual plaza de Pombo). Tal proyecto resulta visible en el interesante plano de José María Mathé, de 1838, que dibuja las líneas/ejes de crecimiento del espacio urbano hacia el este, el oeste y el norte (Fig. 5).

Poco después se presentó el proyecto de Nueva Población de Peña Herbosa (1851) y el del barrio de Caste-

jón (1859), que llegaba casi hasta el cauce de Molnedo, las últimas iniciativas de expansión urbana que tuvieron lugar antes de la promulgación de las leyes de ensanche que entraron en vigor a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX de forma sucesiva en 1864, 1876 y 1892 y a las que se atuvieron algunos de los proyectos posteriores.

El primero fue el «Proyecto de Ensanche hacia Oriente» de Alejandro del Valle en 1885 que, aunque no se llevó a efecto, permitió la apertura de nuevas calles. Al año siguiente el Plan de Ensanche de José María Sierra, frente a la nueva dársena de Molnedo o Puertochico (1882-1897). Por las mismas fechas tuvo lugar la aprobación del Ensanche de las Bigarrías, articulado por las calles del Sol (1892) y del Carmen, basado en un proyecto que había sido presentado en 1878 por Arístides Toca y que, en realidad, era una parcelación particular. Algo más tarde, en 1911, el proyecto del arquitecto Lavín Casalís, «Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Santander hacia el NE y E de la misma» (*Gaceta de Madrid*, 14 de agosto de 1911), en realidad un proyecto urbanístico integral que abarcaba todo el espacio urbano, desde Cuatro Caminos a El Sardinero.



FIG. 9. Evolución del espacio de las dársenas Chica y Grande desde finales del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX. 1. Dársena de la Ribera, 1867, J. Laurent. 2. Plaza de las Farolas, 1908. 3. Plaza de las Farolas, *Lo admirable de Santander*, 1935, Samot.

Particular importancia tuvo, algo más tarde, el relleno de la dársena Grande, contemplado ya en 1878 (Plan Lequerica) aunque no se inició hasta 1894. El cegado se hizo utilizando los escombros procedentes del área destruida por la explosión de vapor *Cabo Machichaco* (1893), de la que se tratará más adelante, del derribo del castillo de San Felipe (1898) y de una parte del convento de San Francisco. Sobre los terrenos resultantes se construyeron el Boulevard y los jardines públicos de Pereda (1898-1905).

En paralelo a este proceso de ampliación urbana tuvo lugar otro de redistribución espacial de las clases populares, integradas mayoritariamente por jornales, pescadores y marineros, los Mareantes del Cabildo de Abajo, quienes, desplazados por los sucesivos rellenos y urbanizaciones, fueron ocupando este espacio y poblando Peña Herbosa, Tetuán y San Martín, en las proximidades del puerto pesquero y de las numerosas fábricas que se fueron instalando en las márgenes de esta nueva área urbana.

Resulta relativamente fácil seguir las principales transformaciones que experimentó este espacio urbano desde finales del siglo XVIII hasta comienzos del siglo XX a través de la cartografía y la fotografía (Fig. 10). Tampoco faltan las descripciones más o menos realistas, desde la que hizo Gaspar Melchor de Jovellanos en 1791 con referencia explícita al carácter ruinoso de la ciudad heredada frente a la magnificencia de los barrios emergentes²². También en el diccionario de Madoz a mediados del siglo XIX queda patente la pervivencia de la ciudad medieval y los arrabales en contraste con el área emergente en torno a las nuevas instalaciones portuarias, así como la zonificación social y funcional de la ciudad (MADOZ, pp. 244-246). A finales de la misma centuria, en 1896, la descripción realizada por Pérez Nieva enfatiza la mo-

dernidad de la capital santanderina a la que equipara, tal vez con cierta exageración, con las ciudades británicas y norteamericanas²³.

3. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DE CLASES MEDIAS: LA AMPLIACIÓN DEL SECTOR OCCIDENTAL

A diferencia de la expansión hacia el este, que se inició precozmente y se desarrolló a partir de la yuxtaposición de numerosos proyectos y planes consecutivos, la ampliación hacia el oeste se realizó sin planeamiento alguno pese a que este sector fue objeto, precisamente, del único plan general de ordenación urbanística que se propuso para la ciudad a mediados del siglo XIX. Junto al borde exterior occidental del casco amurallado se encontraba situado, desde la Baja Edad Media, el convento de San Francisco, sobre un área pantanosa en la desembocadura del arroyo Becedo. A finales del siglo XVIII, en 1783, se procedió al saneamiento de las marismas y al allanado del terreno desde la puerta de Atarazanas a fin de construir un paseo arbolado. Una vez terminado, cinco años más tarde, se conoció con el nombre de Alameda Primera (hoy Jesús de Monasterio) y se convirtió en el principal paseo de la ciudad desde mediados de la siguiente centuria, a medida que en sus laterales iban levantándose edificios residenciales de calidad (MADOZ, p. 246). En el espacio más próximo a la ciudad, junto al convento de San Francisco, se construyó en 1824 la Plaza del Peso, así llamada porque en ella estaba instalado el Peso Real o

²² *Diario Segundo*, itinerario VI, día 13 de agosto de 1791, pp. 35-36.

²³ Santander, agosto-septiembre de 1893. «A la primera vista resulta una capital británica; calles rectas de casas altas y grises, con miradores de cristales y marcos de balcón café, cielo ceniza, pisos de grandes y planos adoquines; por todas partes la huella de la eterna bruma. [...] el que pudiera llamarse con justicia boulevard, el muelle de Calderón con su línea recta de edificios monumentales de piedra, con sus fachadas de lujo, suntuosas balconadas corridas y elegantes miradores, con sus filas de árboles y sus jardines á la inglesa» (PÉREZ NIEVA, pp. 111-113).



FIG. 10. Evolución de El Muelle de mediados del siglo XIX a inicios del siglo XX. 1. El Muelle, 1860, J. Laurent. 2. El Muelle, 1893, Hauser y Menet. 3. El Muelle, *Lo admirable de Santander*, 1935, Samot.

Fielato de Arbitrios. La ampliación occidental de la ciudad quedó articulada con el casco histórico mediante el trazado de varias calles y plazas en el espacio situado entre las antiguas puertas de Atarazanas y de los Remedios (Isabel II y Francisco de Quevedo en el presente).

Disponer del espacio ocupado por el convento de San Francisco era esencial para consolidar el crecimiento urbano hacia el oeste. Por tal motivo, muy pronto empezó a figurar su derribo y sustitución como objetivos prioritarios en varios proyectos, en especial en el plan presentado en 1853 por el arquitecto fontanero municipal, Manuel Gutiérrez, de expansión y reestructuración de la ciudad, que, aunque no llegó a ponerse en práctica, ofrece gran interés (MADARIAGA, 1984). En dicho proyecto se plantearon las directrices generales que debían regir el crecimiento futuro de la ciudad, que ya empezaba a extenderse hacia nuevas áreas de forma más o menos espontánea. A diferencia de las ampliaciones que se venían haciendo desde casi un siglo atrás, el arquitecto municipal proyectaba la expansión principalmente hacia el oeste de la ciudad medieval, además de sugerir nuevos rellenos de una parte de la bahía hacia el suroeste.

Se proponía la articulación del conjunto urbano mediante dos grandes ejes lineales de este a oeste: uno, prácticamente existente ya, desde la antigua puerta de Atarazanas o de San Fernando, siguiendo el cauce del arroyo Becedo, y otro, paralelo a este, algo más al norte. Ambas vías quedarían unidas a través de tres grandes plazas situadas a distancias similares. Desde estas tres

plazas partirían los ejes transversales secundarios para acceder al Paseo del Alta. A media ladera debería discurrir un tercer eje lineal desde la dársena de Molnedo a Cuatro Caminos; desde allí se dirigiría por la ladera meridional de la Peña del Cuervo (Calle Alta) hasta el muelle de Las Naos, por encima del espacio de relleno de la concesión Wissocq, circunvalando prácticamente el área del cerro de Somorrostro.

La conexión entre la ciudad central y el nuevo sector de relleno en las proximidades de la península de Maliaño debería hacerse mediante tres vías de norte a sur: el propio muelle de Las Naos, un túnel por debajo del cerro de Somorrostro, aproximadamente donde ahora se encuentra el Pasaje de Peña y otra vía, túnel o viaducto, desde el área de Numancia.

El complemento era el mantenimiento sin rellenar de las dársenas Chica y Grande como punto de partida de un canal que, en paralelo a la avenida de Las Atarazanas, se dirigiera siguiendo la primera travesía de norte a sur para desembocar en la bahía junto a la nueva población de Maliaño; el modelo de referencia adoptado, según parece, era el de la ciudad holandesa de Róterdam.

Aunque el plan nunca llegó a aplicarse, algunas de sus líneas maestras coinciden en gran medida con el proceso real de crecimiento del espacio urbano que tuvo lugar después e, incluso, con algunas de las actuaciones urbanísticas más recientes, como la construcción de pasarelas sobre las vías férreas para conectar el barrio de Castilla-Hermida.



FIG. 11. El eje de la ampliación occidental de la ciudad de Santander. 1. Plaza de Pi y Margall (hoy plaza del Ayuntamiento), 1935. Puede observarse la parte del nuevo Ayuntamiento y, a su izquierda, la fachada de la iglesia del convento de San Francisco. 2. Calle Burgos, 1914, Fototipia Thomas. 3. Calle San Fernando, 1925. 4. Plaza de Numancia, s.f. 5. Comienzo de la Alameda Segunda/calle Burgos/calle Vargas, 1912, Casa Fuertes. 6. Alameda Segunda, 1915.

Pese a que tampoco se llevó a efecto plenamente, la periferia occidental fue uno de los espacios seleccionados para la realización del Plan Extraordinario de Obras Municipales al que se hizo referencia antes. En 1893 se habían empezado a superar los obstáculos para la demolición del antiguo convento de San Francisco al construirse un nuevo cuartel en el Paseo del Alta, de forma que solo quedaba por vencer la resistencia de la Iglesia a la cesión de la iglesia conventual reconvertida en iglesia parroquial. El proyecto inicial consistía en la construcción de un nuevo edificio multifuncional en que habrían de convivir un extraordinario número de servicios administrati-

vos y culturales. Finalmente se optó por la construcción de un mercado en la antigua plaza de la Leña, el actual de La Esperanza, inaugurado en 1904, y de un nuevo ayuntamiento cuya primera mitad se estrenó en 1907²⁴.

La aplicación parcial del Plan Extraordinario, aunque con significativos resultados urbanísticos indirectos, tal vez no tuvo los amplios efectos que algunos autores le

²⁴ Tras el fracaso de las negociaciones con la Iglesia y la frustración de la construcción de una nueva iglesia parroquial en los solares del «tinglado de Becedo», la iglesia fue derruida en 1936 y el edificio del Ayuntamiento no se completó hasta la década de 1960.



atribuyen en la estructura y la forma urbanas (ECHEVERRÍA, 2014), pero resulta evidente que sus dos logros fundamentales, la construcción de un nuevo ayuntamiento y un nuevo mercado de abastos, originaron una nueva centralidad urbana desplazada hacia el noroeste de la ciudad medieval y a extramuros de la misma, aunque el urbanístico no fuera el objetivo explícito del plan.

El proceso real de ampliación difiere bastante de los planes expuestos (Fig. 11).

La mencionada Alameda Primera se prolongaba por el Camino de la Mies del Valle o de Becedo, coincidente con el tramo final del arroyo de tal nombre, que, una vez cubierto y urbanizado, se transformó en 1845 en la calle Burgos. Esta vía urbana sirvió de nexo con la Alameda Segunda, una chopera construida en 1833 sobre el antiguo cauce del arroyo utilizando la mano de obra de los

prisioneros carlistas. Mientras que el lado meridional de la calle seguía ocupado por una industria de cáñamo y los almacenes que habían sustituido a la antigua fábrica de jarcias conocida como *Tinglado de Becedo*, en la margen septentrional se edificaron viviendas plurifamiliares algo más modestas que las de los barrios orientales. A su espalda se generó el barrio de La Florida sobre terrenos ocupados por huertas y a partir de dos parcelaciones realizadas en 1865 y 1875 por iniciativa particular de los propietarios Ramón y Manuel Cabrero. El barrio quedó articulado por las calles Isabel la Católica, al este, y Peñas Redondas, al oeste, y las transversales de Magallanes, Rubio y San Luis, en cuyas viviendas se alojó un notable volumen de población inmigrada constituida fundamentalmente por modestos funcionarios, artesanos, etcétera.

Entre 1876 y comienzos del siglo XX el barrio se extendió hasta la actual plaza de Numancia a través de la Alameda Segunda; en paralelo a esta, se trazó el comienzo de la calle San Fernando, que se urbanizó y prolongó hasta Cuatro Caminos en 1883, al mismo tiempo que se hacía llegar hasta este punto un ramal del Tranvía Urbano (PÉREZ NIEVA, 124-125).

El nuevo barrio cumplió desde su origen una función residencial para alojar a clases medias y menestrales al tiempo que contenía un notable número de establecimientos fabriles, entre ellos, además de los ya citados, los talleres de fundición de Roviralta y de Colonges y Tomassin (1843), la fábrica de armas de Unzueta e hijos en Peñas Redondas, las fábricas de cervezas de José de Zuloaga y de la Cruz Blanca, instalada en 1860, que se mantuvo en esta localización algo más de un siglo.

4. LA CONSTRUCCIÓN DE LOS BARRIOS OBREROS E INDUSTRIALES: PUERTOCHICO-SAN MARTÍN-TETUÁN, LA AMPLIACIÓN SEPTENTRIONAL Y EL ENSANCHE DE MALIAÑO

A medida que avanzaba hacia el este, la ciudad «burguesa» planificada iba expulsando algunas actividades económicas y a las personas ocupadas en ellas a espacios cada vez más periféricos y marginales. En particular hacia el barrio de Tetuán-San Martín, más allá del antiguo cauce del arroyo Molnedo, en las proximidades de la nueva dársena del mismo nombre, y hacia el espacio comprendido entre el borde septentrional de la ciudad consolidada y el Paseo del Alta, un área de pronunciadas pendientes que mantuvo tradicionalmente actividades agrarias periurbanas.

Algunas de las primeras instalaciones fabriles del siglo XVIII habían encontrado acomodo en el sector de marismas conocida como Cañadío, por el nombre de la vegetación predominante. A partir del momento en que estos terrenos fueron desecados y rellenados en aplicación de los proyectos de ampliación y los planes de ensanche entre este lugar y el cauce del arroyo Molnedo, las fábricas, talleres y viviendas de pescadores, menestrales y obreros fueron desplazadas más allá del pequeño curso de agua y de la minúscula ría que formaba su desembocadura (Fig. 12).

En ese espacio ya existía un núcleo periférico previo, ubicado en los terrenos que corresponden hoy a las actuales calles de Casimiro Sainz, San Emeterio y Tetuán, con pequeñas instalaciones fabriles y viviendas de obreros y jornaleros. Ese núcleo fue el germen de la configura-

ción del suburbio industrial de Tetuán-San Martín en la segunda mitad del siglo XIX (MEDINA, 2014). Junto a las antiguas fábricas de refinado de azúcar, se estableció el primer gasómetro (1853-1890), la Refinería Montañesa, la fábrica de chocolates La Fama (1860), reconvertida en refinería de azúcar de Puig Llagostera (1886), la fábrica del gas de Eugenio Lebón (1892), la fábrica de jabones La Rosario, propiedad de la familia del escritor José María de Pereda (1864), la Societé Général des Cirages (1873/1881) para la fabricación de hoja de lata, betunes y barnices, algunas industrias de salazones, una fábrica de yute, la fábrica de muebles de Láinz (1927), la fundición y talleres de calderería de López Dóriga (reconvertidos en 1883 en los Talleres San Martín y más tarde de Corcho e hijos, 1878), los de Lavín (luego Talleres Astillero), los astilleros y el dique seco de Gamazo (1884-1908), los Talleres Tetuán, etcétera. Desde mediados del siglo XIX, esta área fue objeto también de un importante desarrollo residencial al ir surgiendo aquí las primeras barriadas obreras en 1878 (calle Unión) frente a los Talleres San Martín, la barriada de Francisco González Camino (1898), el barrio de Amaliach (1903), la barriada de casas baratas de Alberto Corral (1909), etcétera (MEDINA, 2014).

El barrio de Tetuán fue también el lugar en que se fueron realojando los pescadores del Cabildo de Abajo, desplazados progresivamente desde el arrabal de la Mar a las proximidades de la dársena de Molnedo, utilizada como pequeño puerto pesquero (Puertochico) en cuyas proximidades se edificó en 1894 la Almotacénia, con funciones de mercado y lonja de pescados. Estos usos se mantuvieron hasta la edificación del Barrio Pesquero a finales de los años cuarenta y mediados del siglo XX.

Casi al mismo tiempo empezó a ocuparse el espacio de la ladera meridional del Paseo del Alta, una carretera arbolada trazada en 1794 con fines militares para enlazar el palacio de Pronillo con el Alto de Miranda y la península de la Magdalena, en cuyos bordes habían ido surgiendo palacetes y mansiones veraniegas con grandes fincas junto a pequeñas edificaciones y parcelas agrarias (Fig. 13). Desde la segunda mitad del siglo XIX esta área fue ocupada para alojar a población obrera y clases populares mediante un crecimiento que podemos calificar de suburbano. Allí se erigieron algunas importantes instalaciones fabriles, como la fábrica de curtidos de Pedro Mendicouague (1855) y también barriadas de Casas Baratas (la Ciudad Jardín en 1920, el Barrio Obrero del Rey inaugurado en 1928, o el barrio de Perines y Balbanera, (los llamados Chalets de la Tierruca, 1921).

Particular significado tiene la presencia en este sector del Barrio Obrero del Rey construido a partir de un



FIG. 12. El barrio de Puertochico-San Martín-Tetuán. 1. Rederas en el muelle de Molnedo, 1909. 2. Almotacénia de Puertochico, s.f. 3. Barrio de Tetuán-San Martín desde el Alto de Miranda, 1896. 4. Puertochico y paseo de Castelar, prolongación del espacio burgués de El Muelle, 1914.



FIG. 13. Los barrios «obreros» de la ladera septentrional del Paseo del Alta. 1. Paseo del Alta, fábrica de curtidos de Mendicouague, 1936. 2. Paseo del Alta, viviendas y parcelas agrarias, s.f. 3. Calles Tantín y San Celedonio, 1908, en primer plano el edificio del Monte de Piedad, al fondo edificios de vivienda de clases obreras. 4. Calles Guevara, Santa Lucía y San Simón «entrehuertas», s.f. 5. Plaza y calle del Río de la Pila, s.f.

proyecto del arquitecto municipal Lavín Casalís. Se trataba de un conjunto de casas de tres plantas edificado en torno a una trama de calles anchas y patios centradas en una plaza donde se localizaban las principales dotaciones y servicios (mercado de abastos/economato, escuela, etcétera)²⁵. Todas las viviendas disponían de cuartos de baño. Era un espacio aislado por un muro perimetral, que se conserva hoy en día, al que se accedía por una puerta que se cerraba por las noches con un candado.

El enlace de los nuevos barrios surgidos entre el Paseo del Alta y las ampliaciones oriental y occidental del casco histórico se realizó a través de una serie de «calles que conformaron un entramado complejo y en torno a las cuales se fue urbanizando un espacio ocupado de for-

ma anárquica y heterogénea con edificios de vivienda, huertas, talleres y pequeñas fábricas». Esta ciudad «pobre», apenas representada en imágenes ni descripciones literarias, sirvió de alojamiento a clases trabajadoras de artesanos y funcionarios de menor nivel. Tal es en el caso de las calles de Carbajal y Vizconde Monserrat/Padilla, Sanchez Silva sobre el antiguo Prado de Tantín, y de los caminos que ascendían hasta el Paseo del Alta, previamente urbanizados, como la primitiva calle del Monte, Cervantes, y Prado de Viñas, las cuestas de La Atalaya, prolongación de la calle de Santa Clara, la del Río de la Pila, calles de San Simón y del Sol, calleja de Arna, o cuesta de Santa Lucía, que unía la calle del Martillo y el barrio de Molnedo.

Mención especial requiere el área del conocido como Ensanche de Maliaño, otra ampliación del espacio urbano a costa del relleno de los arenales que se extendían al

²⁵ *El Pueblo Cántabro*, 7 de agosto de 1925.

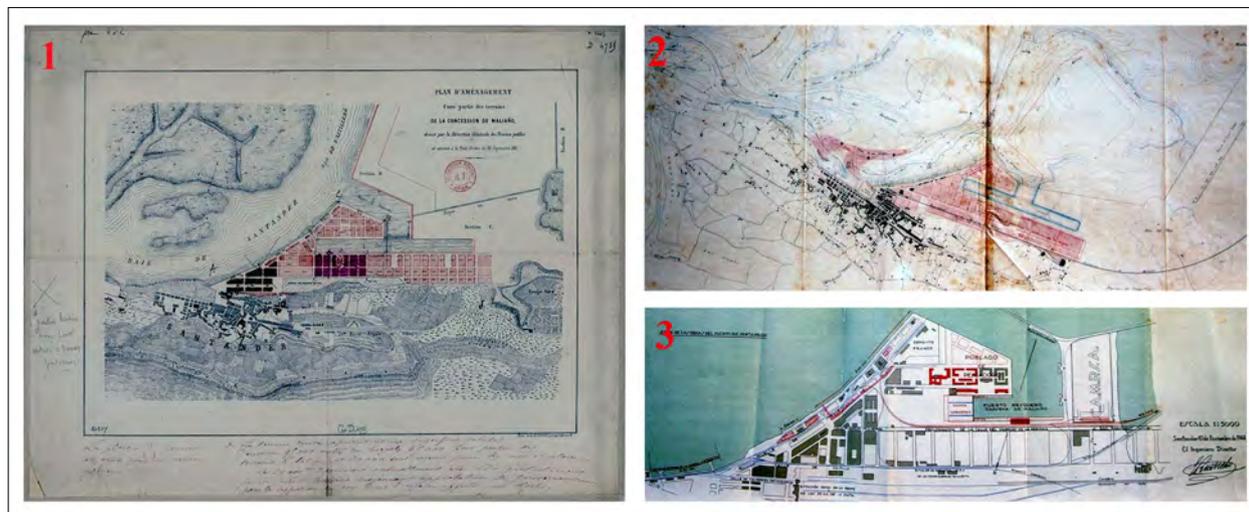


FIG. 14. Proyectos para la urbanización del Ensanche de Maliaño. 1. Proyecto de Ensanche de Maliaño, 1861, Bibliothèque Nationale de France. 2. Proyecto de Ensanche de Maliaño, ca. 1870, Autoridad Portuaria de Santander. 3. Proyecto de Nueva Población de Maliaño, 1944, Autoridad Portuaria de Santander.

pie de la ladera meridional del cerro de Somorrostro, desde el muelle de Las Naos hasta la ría de Raos, en paralelo a su línea de culminación de las Calzadas Altas, eje del arrabal de Fuera la Puerta o Cabildo de Arriba.

Como se ha expuesto antes, la transformación de esta área de marismas en suelo urbano estuvo vinculada desde el principio a las infraestructuras ferroviarias, aunque el concesionario belga, Pablo Emilio Wissocq, adquirió el derecho de edificar en los terrenos resultantes con la condición de ceder gratuitamente solares para la aduana, los almacenes, viales para las calles y suelo para erigir la estación del ferrocarril. La concesión y las propuestas contenidas en ella estaban integradas en los proyectos de los arquitectos Gutiérrez y Rojo de 1853 reseñados antes. Finalmente, estos proyectos se plasmaron en el plan de la nueva población de Maliaño o Proyecto de Ensanche de Maliaño que fue aprobado en 1861, aunque apenas se produjeron avances en los años siguientes, de modo que solo se ganó al mar la tercera parte de la superficie prevista. En 1875 caducó la concesión ya que apenas habían empezado los trabajos de construcción del muelle de Maliaño, erigido por Juan Manuel Manzanedo, primer duque de Santoña. En 1887 Wissocq transfirió los derechos de la concesión a la sociedad The Santander Harbour Company Limited, que proyectó, incluso, edificar allí el nuevo ayuntamiento de la ciudad y otros edificios oficiales, si bien la compañía solo construyó «los otros muelles», de maderas embreadas, con una dársena y *docks* para facilitar los servicios a las líneas de ferrocarriles que pasaban ya por las inmediaciones (Fig. 14).

En realidad, hasta finales del siglo XIX la intervención solo fructificó en el acondicionamiento parcial de los terrenos para el acceso del ferrocarril a la ciudad, la construcción de las estaciones y la urbanización del área más oriental, que sirvió de nexo articulador con la ciudad histórica a través del trazado de varias calles, las principales de ellas sin integración estructural y morfológica con el área más extensa del Ensanche de Maliaño propiamente dicho, sino como ampliación del sector suroccidental de la ciudad histórica consolidada²⁶.

Salvo esta cabecera del Ensanche, el resto quedó como un espacio prácticamente aislado de la ciudad tradicional y de su ampliación occidental. Desde las Calzadas Altas (actual Calle Alta) se descendía a través de una escalinata hasta que, en 1887, se construyó un camino en rampa como prolongación de la Cuesta del Hospital, la calle que bajaba por la ladera norte del cerro de Somorrostro hasta la Plaza del Peso. Conocida hasta hoy con el nombre de Rampa de Sotileza, desembocaba en el antiguo playazo del Dueso o de Maliaño sobre el que se había construido la estación del Ferrocarril del Norte, en la actual plaza de las Navas de Tolosa. Pese a que unos años antes (1864) se había iniciado la conexión entre el centro urbano y la estación del ferrocarril a través de la apertura de una nueva calle (Lealtad), esta quedó sin concluir durante décadas. En 1925 se presentó un proyecto para construir un

²⁶ En la cabecera del Ensanche de Maliaño se trazaron trece nuevas calles, siendo las más importantes las de Antonio López, Arce Bodega, Castilla, Calderón de la Barca, Méndez Núñez y Navas de Tolosa.

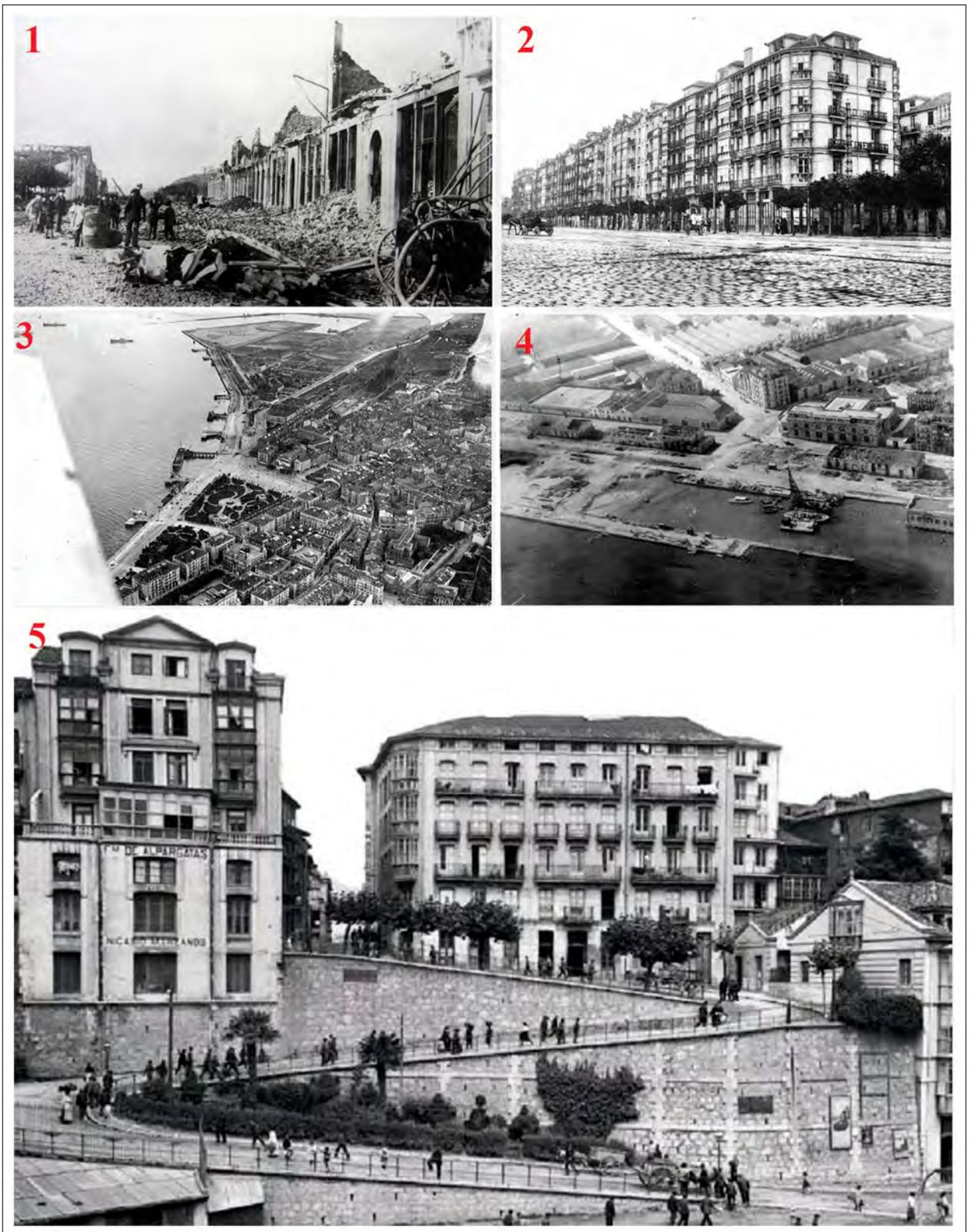


FIG. 15. El Ensanche de Maliaño. 1. Calle Calderón de la Barca tras la explosión del vapor *Cabo de Machichaco*, *La Ilustración Artística*, 27/11/1893. 2. Calle Calderón de la Barca después de la reconstrucción, s.f. 3. Vista aérea del Ensanche de Maliaño, 1935. 4. Ensanche de Maliaño, 1928. 5. Rampa de Sotileza, 1914, Fototipia Thomas.

túnel de uso peatonal entre la calle Cuesta y la plaza de las Navas de Tolosa y otro para tráfico rodado desde la Alameda Primera a la misma plaza; ninguno de los dos vio la luz, pero el segundo fue el antecedente del túnel del Pasaje de Peña construido a mediados de los años 1940.

Una de las circunstancias que más afectaron negativamente a esta nueva pieza del tejido urbano fue la catástrofe ocasionada por la explosión del vapor *Cabo Machichaco*, acaecida el 3 de noviembre de 1893. La «tragedia del Machichaco», además de ocasionar 590 víctimas mortales, produjo la destrucción casi completa de dos de las principales calles de la cabecera del ensanche (Calderón de la Barca y Méndez Núñez) y algo más de cien edificios en distinto grado de afectación, hasta el punto de que llegó a afirmarse que «Maliaño ha desaparecido puede decirse, del plano de Santander»²⁷ (Fig. 15).

Estas circunstancias sirvieron como detonante de la remodelación del sector a través de su inclusión en el Plan Extraordinario de Obras Municipales del arquitecto Lavín Casalís, hasta el punto de que algunos autores la consideran como una actuación planificada esencial para lograr una revisión de un modelo de ciudad a partir de un cambio de la centralidad urbana nucleada hasta entonces en el puerto (ECHEVARRÍA, 2015). Como prueba arguyen que, al reconstruirse el barrio, solo se levantaron allí edificios de viviendas y algunos hoteles. Aunque, a mi entender, la causalidad de la catástrofe y del declive de la actividad exportadora no fue tan profunda como el mismo impacto negativo del efecto barrera de las propias infraestructuras ferroviarias, lo cierto es que quedaron completamente descartadas las propuestas recientes de la The Santander Harbour Company Limited. La reestructuración funcional de este espacio quedó fijada en 1896 mediante el Plano de Población de Lavín Casalís.

Unos años más tarde, el conjunto completo del Ensanche de Maliaño comenzó a ser concebido como un espacio urbano multifuncional. A tal fin se presentaron varios proyectos, el último el del arquitecto Javier González de Riancho en 1921. Pero todos ellos se fundaban en su consideración esencialmente como un espacio con funciones industriales y de servicios vinculados al puerto y al ferrocarril, de trama ortogonal con grandes manzanas rectangulares, sin relación morfológica con la línea de muelles, pero sí ajustadas al trazado de la vía del ferrocarril.

Toda el área permaneció relativamente aislada hasta las actuaciones posteriores a 1936, como la demolición

de la «casa tapón» de la calle Lealtad y, sobre todo, el derribo de las estaciones ferroviarias, unificación y retranqueo de su ubicación y apertura del túnel bajo el cerro de Somorrostro, el actual Pasaje de Peña. El establecimiento de estas vías de conexión favoreció el nacimiento de uno de los barrios más populosos de la ciudad (el de Castilla-Hermida) a pesar de mantenerse hasta la actualidad una difícil conectividad con el resto del espacio urbano.

5. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD «BALNEARIA»: EL SARDINERO

El espacio balneario de El Sardinero inició su desarrollo de forma modesta en la primera mitad del siglo XIX, cuando el diccionario de Madoz daba noticias sobre este lugar alejado de la ciudad (MADOZ, pp. 244-246) y la *Ilustración Española y Americana* hacía referencia al funcionamiento de una primitiva fonda. No obstante, el impulso de la actividad y el desarrollo del territorio fueron muy rápidos, como lo ponen de manifiesto las menciones poéticas que realiza el escritor montañés Amós de Escalante (ESCALANTE, p. 171) y el propio hecho de que, mediada ya la centuria, el desplazamiento de veraneantes fuera argumentado como un factor causal más para justificar la construcción del ferrocarril de Isabel II; de hecho, la Compañía de Ferrocarriles del Norte estableció pronto los primeros trenes de recreo que salían de Madrid los miércoles y sábados.

Con la finalidad de acelerar el proceso fijando el veraneo regio y de la corte, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Santander donaron a la reina Isabel II, en 1862, la finca de La Alfonsina, un espacioso terreno de más de veintinueve hectáreas que se extendía desde el Alto de Miranda hasta el Camino del Cañón, en la costa inmediata a la península de La Magdalena. El objetivo perseguido era que la familia real edificara un palacio en el que fijara su residencia de verano. El propósito resultó fallido, el palacio nunca se construyó y la familia real, tras el destronamiento de la reina, tardó mucho tiempo en volver a Santander, excepción hecha de la breve estancia estival de Amadeo I en 1872.

La pequeña península de La Magdalena fue el siguiente lugar utilizado para atraer el veraneo real. En ella se había erigido en 1574 el castillo de San Salvador de Hano para la defensa de la entrada a la bahía por lo que los terrenos pertenecían al Gobierno español. El Ministerio de la Guerra los cedió al Ayuntamiento en 1894 y este, a su vez, donó a Alfonso XIII en 1908 el parque de la Magdalena. El propio Ayuntamiento construyó dentro de

²⁷ Menéndez Pelayo, 1954, pp. 16-17. Carta del 8 de noviembre de 1893.

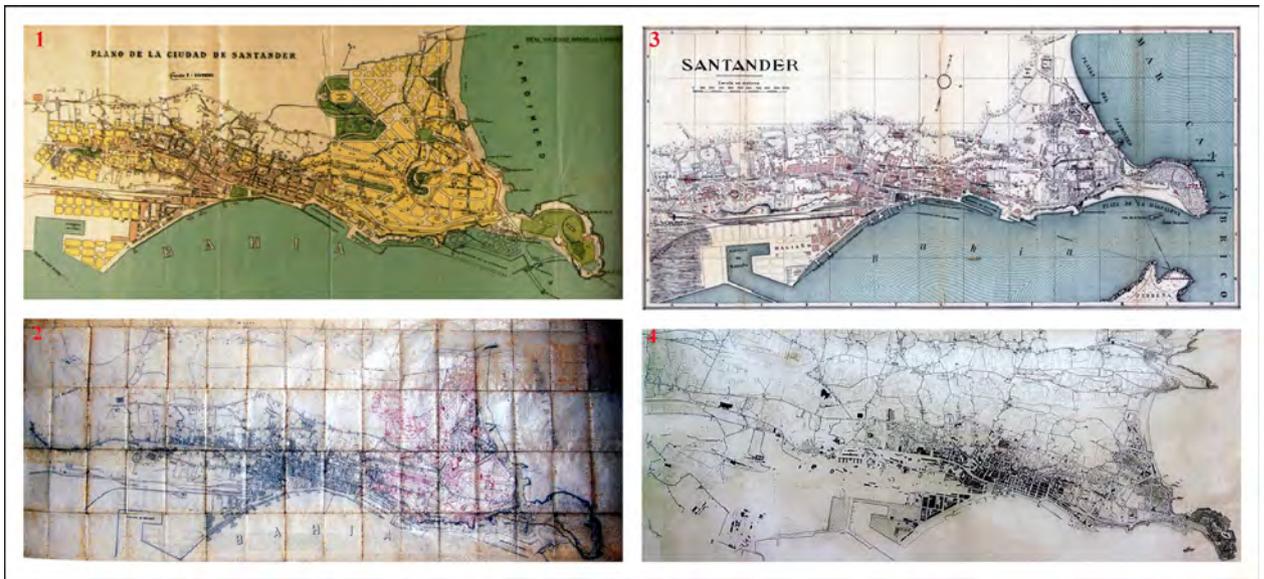


FIG. 16. El espacio urbano de Santander en la primera mitad del siglo XX. 1. Plan de Ensanche de Santander y El Sardinero, Jesús Grinda, 1914, Archivo Municipal de Santander. 2. Proyecto de Ensanche de El Sardinero, Valentín Lavín Casalís, 1925, Archivo Municipal de Santander. 3. Plano de Santander, Patronato Nacional de Turismo, 1930, Instituto Cartográfico de Cataluña. 4. Plano de Santander, Eugenio Reoyo Gutiérrez, 1937, Ayuntamiento de Santander, Sección de Urbanismo.

este el palacio que regaló a la corona en 1912. Desde entonces hasta 1930 fue sede continuada del veraneo real; así se alcanzó la meta perseguida cincuenta años antes.

La atracción del veraneo real no fue el único factor de estímulo y consolidación de El Sardinero como espacio urbano.

En 1859 se había acordado establecer en El Sardinero un barrio de población fija. Este primer proyecto de urbanización resultó frustrado hasta que, en 1870, el escritor José Antonio del Río promovió la construcción de varias casas cerca de las playas en torno a la plaza central, conocida entonces como Plaza del Pañuelo. Otro proyecto se presentó en 1889 a partir de la reorganización de dicha plaza y uno más general en 1893 integrando los espacios de San Martín y El Sardinero, que fue el precedente del primer Plan General de Ensanche del Sardinero (1894, Lavín Casalís). Pero, aunque este espacio ya estaba parcelado y ocupado previamente, el verdadero proyecto de colonización vino de la mano de la Sociedad Fomentadora de los Intereses Locales y la Sociedad de Amigos de El Sardinero (1915) y cuajó en el «Plan de Ensanche de la Ciudad hacia el Nordeste y Este», de 1925 que abarcaba también los barrios de Tetuán-San Martín, Miranda y Menéndez Pelayo (POZUETA, 1980) (Fig. 16).

El plan solo permitía la construcción de viviendas unifamiliares, entre las que figuraron grandes villas y palacetes, como la casa del empresario naviero Adolfo

Pardo (1915), la casa de los empresarios vasco-castreños Ocharan (1925), el palacete de los Pinares construido en 1923 para el naviero Francisco García, e instalaciones hoteleras, como el Hotel Real (1917) (Fig. 17).

Uno de los problemas de este espacio, de solución más complicada, fue la conectividad con el resto de la ciudad, que tardó en resolverse de forma definitiva casi medio siglo.

En 1795 se había construido un camino para unir el área del Río de la Pila y Santa Lucía con el Alto de Miranda que, completado bastante más tarde, recibió el nombre de Paseo de la Concepción desde 1864 y de Menéndez Pelayo desde 1903. Era una vía urbana que discurría a media ladera por encima del barrio industrial de Tetuán y estaba bordeada por hotelitos y casas unifamiliares para estratos sociales acomodados con una intensa ocupación residencial en las últimas décadas del siglo XIX (Fig. 17).

En 1859, como ampliación del proyecto de mejora del puerto planteado por el ingeniero Máximo Rojo en 1853, se presentó en el Ayuntamiento un amplio proyecto para la construcción de un nuevo camino hacia las playas. Este nuevo trazado habría de ir bordeando la bahía y atravesar el barrio de San Martín hasta La Magdalena, pero aún tardaría varias décadas en iniciarse, por lo que El Sardinero quedó casi sin conexión costera directa con el resto del espacio urbano. Sí dispuso, no obstante, como se ha expuesto antes, de comunicación ferroviaria temprana a través de

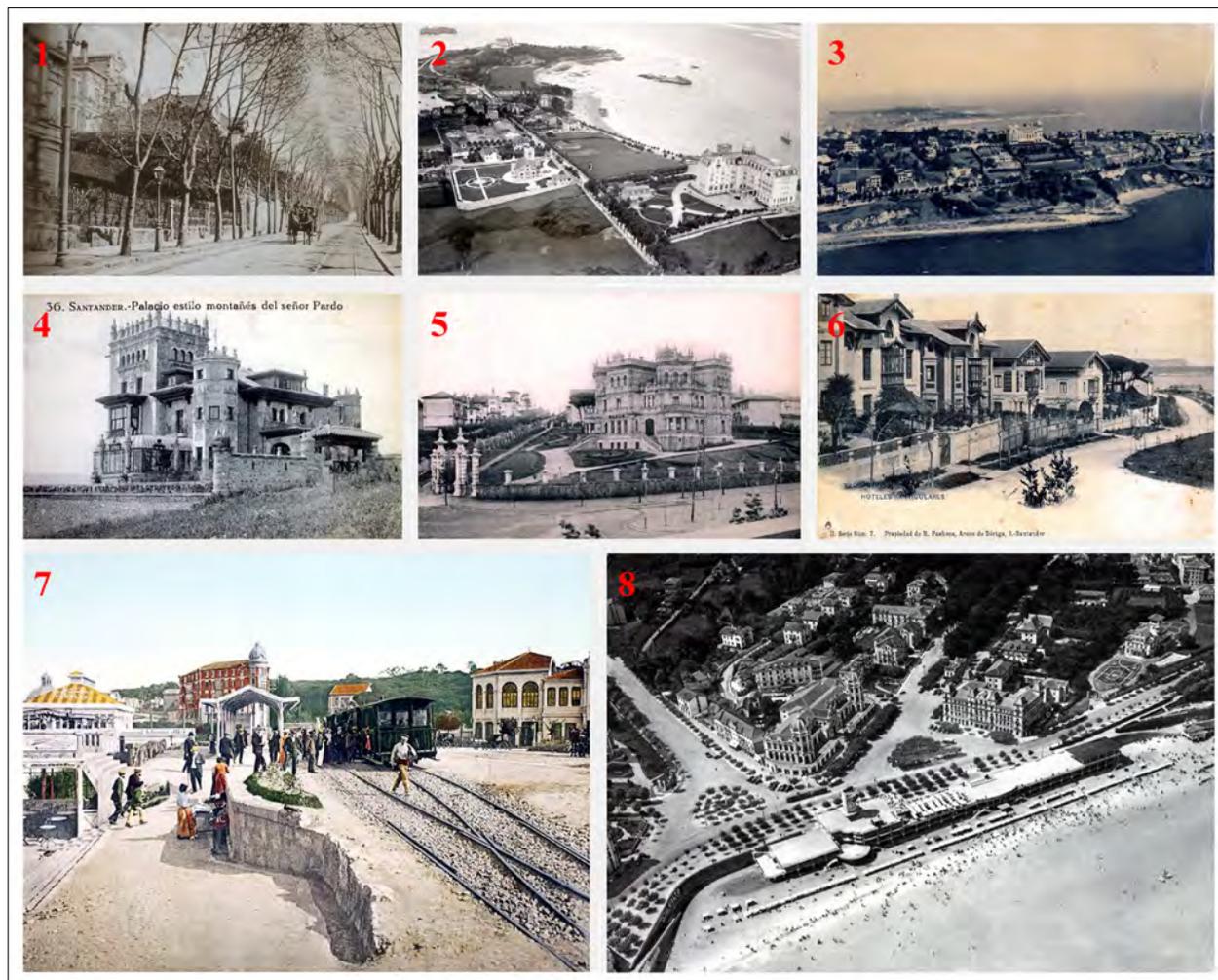


FIG. 17. El Sardinero como espacio urbano turístico y residencial. 1. Paseo de la Concepción (Menéndez y Pelayo), s.f. 2. Paseo de Pérez Galdós, 1918, en primer plano el Hotel Real y el palacete de la familia Ocharan, al fondo el Palacio de La Magdalena. 3. Avenida de la Reina Victoria, s.f. 4. Paseo de Pérez Galdós, palacete del naviero Adolfo Pardo, s.f. 5. El Sardinero, La Cañía (Joaquín Costa), palacete de Los Pinares, 1918, Museo de Artes y Costumbres Populares de Sevilla. 6. Paseo de Pérez Galdós, s.f., villas particulares. 7. El Sardinero, Plaza del Pañuelo, 1880, Museo Reina Sofía. 8. Vista aérea de El Sardinero, *Lo admirable de Santander*, 1935, Samot.

dos líneas de tranvía en funcionamiento, una desde 1878 y otra desde 1892 (PÉREZ NIEVA, pp. 127-130).

Desde el Alto de Miranda se podía acceder también a través del paseo de Pérez Galdós, abierto en 1877, que llegaba hasta el Camino del Cañón frente a la península de La Magdalena, y de la bajada de La Cañía, trazada el mismo año e inaugurada en 1910, hasta la Plaza del Pañuelo. La recuperación de la finca de La Alfonsina en 1901 permitió el trazado de una avenida desde San Martín hasta enlazar con el Camino del Cañón. Construida entre 1912 y 1914, la avenida de Reina Victoria, una vía elevada sobre gran parte del arco septentrional de la ba-

hía siguiendo la moda de las *corniches* de la costa azul francesa, fue el primer nexo directo del casco histórico santanderino y sus sucesivas ampliaciones orientales con El Sardinero, como prolongación del principal eje urbano de Cuatro Caminos a Puertochico.

VI. LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS MODERNOS

La construcción de Santander como ciudad «burguesa» quedó completada con un elevado número de dota-



FIG. 18. Los mercados de abastos de la ciudad de Santander. 1. Mercado del Este, 1918, Duomarco. 2. Mercado de Atarazanas, s.f. 3. Mercado/Almotacenía de Puertochico, s.f. 4. Mercado de La Ribera, 1900. 5. Mercado de La Esperanza, 1904.

ciones infraestructurales y equipamientos de servicios de carácter funcional que iban modernizando y adecuando la ciudad a los gustos e intereses de la burguesía y las clases medias altas.

Comenzando por el saneamiento, la ciudad, o al menos una parte de ella, pudo dotarse gracias al Plan de Colosía (1788-1794) de una primera red de alcantarillado que debía recoger las aguas residuales de los nuevos edificios construidos junto al muelle y evacuarlas hacia la bahía, dejando así unas infraestructuras, tan esenciales como escasas, de las que la población habría de servirse en las décadas siguientes.

Bastantes años más tarde tuvo lugar la traída de aguas procedentes del manantial de La Molina (Valle de Toranzo). La primera iniciativa para el abastecimiento público de agua data de 1874; a tal efecto se constituyó una compañía por acciones con capital belga y santanderino; el servicio quedó inaugurado entre diciembre de 1884 y enero de 1885. En 1852 se había establecido el alumbrado público de gas.

La reestructuración de los servicios de abastecimiento alimentario se había iniciado antes, con la sustitución del antiguo matadero situado junto al convento de San Francisco por otro nuevo ubicado en Cuatro Caminos, donde permaneció desde 1797 hasta después de la construcción de la actual plaza de toros.

De acuerdo con el «Plan Municipal de Mercados» presentado y ejecutado por el arquitecto municipal Antonio de Zabaleta entre 1839 y 1842, se construyó el Mercado del Este para frutas y verduras en el solar correspondiente a la Plaza Nueva en el primer plan de ensanche, el Mercado de Atarazanas para quesos y carnes y la Pescadería de Atarazanas (1840) (Fig. 18). En 1864 se diseñó una especie de segundo plan de mercados en aplicación del cual se construyó el nuevo Mercado de La Ribera y la nueva Pescadería en la flamante plaza de Velarde, con estructura de hierro, y se renovaron los mercados del Este y Atarazanas. Siguiendo el «Plan Extraordinario de Obras Municipales» se edificó el Mercado de la Esperanza (1904) y se proyectó una nueva Pescadería y un nuevo Mercado del Este (1897) que no llegaron a construirse, si bien, en 1899, se procedió a remodelar el Mercado de Atarazanas para instalar en él la Pescadería, aunque nunca llegó a usarse como tal y en 1910 fue reconvertida en un centro comercial conocido como los Arcos del Cristo.

Como parte esencial de la mejora del bienestar y la salubridad urbana, la ciudad se dotó de diversos equipamientos sanitarios y sociales como la Inclusa Provincial (1778), el Hospital de San Rafael (1791), la Casa de Caridad municipal (1820), la Gota de Leche (1921), el Sanatorio Madrazo (1896), el sanatorio de La Alfonsina

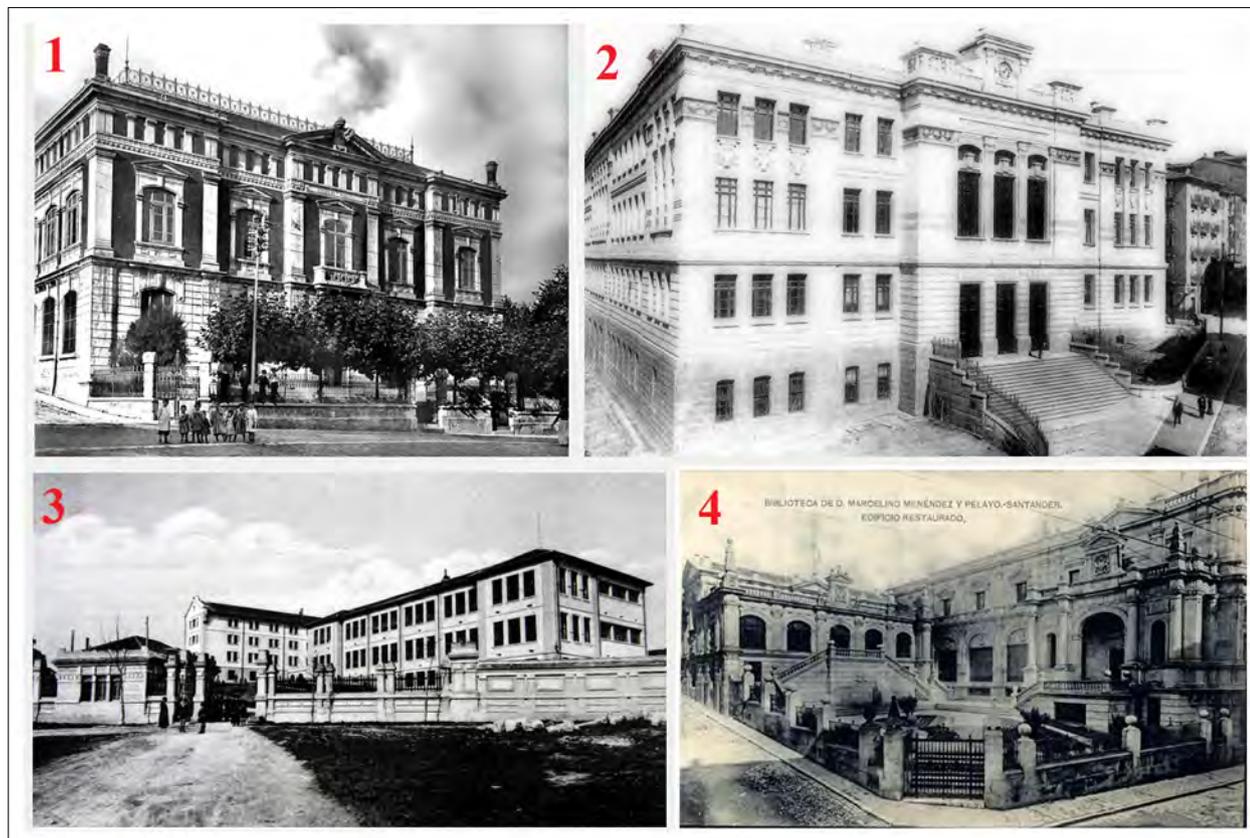


FIG. 19. Servicios culturales y educativos. 1. Escuelas del Oeste en la plaza de Numancia, s.f. 2. Instituto de Enseñanza Media en la calle de Santa Clara, 1916. 3. Colegio Cántabro, 1937. 4. Biblioteca Menéndez Pelayo en el barrio de La Florida, 1923, Museo de Artes y Costumbres Populares de Sevilla.

y, en particular, el Hospital de Valdecilla, cuyos pabellones se edificaron entre 1920 y 1929. Asimismo, en 1835, se había establecido el nuevo cementerio de San Fernando en el arrabal de Fuera la Puerta en sustitución del camposanto de San Francisco; en 1896 se inauguró un nuevo cementerio en Ciriego, en el borde oriental del municipio.

Al mismo tiempo se instauraron varios equipamientos de atención a la seguridad ciudadana como un nuevo parque de bomberos municipales en el Río de la Pila, en 1897, el parque de bomberos voluntarios de la plaza de Numancia (1905) y la prisión provincial de la Calle Alta (1935).

Entre los numerosos equipamientos mercantiles y financieros, como no podía ser de otra forma en una ciudad comercial, son buenos ejemplos los Grandes Almacenes de Pérez del Molino (1919) en la calle de La Compañía, prácticamente en el mismo lugar en que han permanecido hasta hace poco, el Banco Español de Crédito, el Ban-

co de Santander, fundado en 1857, con sede en distintas localizaciones hasta la definitiva en El Muelle/Paseo de Pereda tras la demolición de un par de manzanas de las casas originarias, el Banco Mercantil (1899), la Caja de Ahorros y Monte de Piedad en la esquina de las calles Sevilla y Tantín (1907), el Banco Hispano Americano (1923) y el Banco de España (1929) en el solar donde estuvo situado el Salón Pradera.

Por lo que se refiere a equipamientos educativos y culturales, mención especial requiere el Instituto Provincial Cántabro, alojado desde 1838 a 1911 en el convento de Santa Clara en cuyo solar se edificó más tarde el Instituto General y Técnico inaugurado en 1916, y la Escuela Normal (1845). Cabe destacar, igualmente, la instauración de los centros de enseñanza proyectados en «Plan Extraordinario de Obras Municipales», las Escuelas del Oeste ubicadas en la plaza de Numancia y las Escuelas del Centro, que no llegaron a ser edificadas, en un solar situado entre las calles Tantín y Guevara ocupado des-



FIG. 20. Servicios de ocio. 1. Teatro Pricipal, s.f., Duomarco. 2. Teatro Pereda en la esquina de Santa Lucía con Río de la Pila, 1930. 3. Salón de variedades Pradera en la plaza de Las Farolas, s.f. 4. Sala Narbón en la Primera Alameda, s.f. 5. Plaza de toros de Molnedo en la calle Santa Lucía, 1880, J. Laurent. 6. Plaza de toros de Cuatro Caminos, 1891.

pués por la Escuela de Industrias, donde hoy se ubica el Paraninfo de la Universidad de Cantabria. A ellos hay que añadir la Escuela de Comercio, también en la pla-

za de Numancia, el Ateneo (1914), el Colegio Cántabro (1917), la Biblioteca Menéndez Pelayo y el Museo Municipal (1917-1923) (Fig. 19).

En cuanto a equipamientos administrativos, en 1786 se erigió la Real Aduana, en 1907 el ayuntamiento nuevo (terminado en 1964), instalado hasta entonces en locales del convento de San Francisco que fueron ocupados en 1909 por la Audiencia Provincial. Igualmente, la Diputación Provincial (1934) y los Juzgados municipales (1922) sobre el solar del mercado de La Ribera tras el incendio sufrido en 1917. A ellos hay que añadir el equipamiento para servicios de comunicación como el edificio de Correos y Telégrafos (1926) en la plaza de las Farolas y la Central Telefónica (1929) en Río de la Pila.

La presencia de los servicios de ocio, como corresponde a una ciudad de veraneo y turística, fue también muy nutrida.

En 1837 se fundó el Círculo de Recreo con sede en El Muelle y en 1907 el Círculo Mercantil en la misma localización.

Desde 1838 se tiene noticia de la existencia del Teatro Principal, situado en la calle del Arcillero que, tras su destrucción por un incendio en 1915, fue reconstruido en 1921. Para esa fecha ya se habían levantado otros teatros más adecuados a la importancia que iba adquiriendo la ciudad, el Teatro Apolo (1907) en el Arcillero y, sobre todo, el Teatro Pereda, construido en 1919 en el Río de la Pila, en el solar de los Baños de Toca.

Había, igualmente, varios salones de baile. Uno de los primeros fue Salón de Bailes Campestres instalado en 1857 en la plaza del Reenganche (hoy Juan Carlos I) y transformado en 1885 en el Circo Ecuestre del Reenganche, el Salón Pradera de variedades, erigido en 1908 en los terrenos que ocupó el castillo de San Felipe derribado en 1896, el Pabellón Narbón (1912) en la Alameda Primera, el Casino Kursaal en la plaza del Río de la Pila, etcétera. A ellos se sumaron más adelante las salas de cine como el Cine Olimpia en el Boulevard (1908), el Variedades (1906), la Sala Narbón (1916), el inmediato Teatro-Cine Gran Cinema (1924) en la calle Burgos, el cine Frontón en la calle San Luis (1930) y el Cine María Lisarda Coliseum (1933) en la plaza de Los Remedios (Fig. 20).

Una de las señas de identidad de las ciudades burguesas españolas fueron las plazas de toros, de las que Santander dispuso de tres: la primera, de carácter provisional, situada en el antiguo Juego de Pelota, detrás de la calle Burgos, la segunda edificada en el área de Molnedo/Santa Lucía, en el barrio de Castejón (1859) y la tercera, y definitiva, construida en 1890 sobre parte de los terrenos ocupados desde finales del siglo XVIII por el matadero municipal en Cuatro Caminos (Fig. 20).

No obstante, sin duda alguna, el más voluminoso fue el sector de los servicios hoteleros, hosteleros y turísticos en general, la mayor parte de ellos situados en El Sardinero (*Guía del bañista*). En 1870 se levantó el Hotel París, cuatro años más tarde el Gran Hotel/Hotel Sardinero con precedentes en otro, más modesto, de 1868; en 1891 el Hotel Roma, en 1900 los hoteles Coterillo/Hoyuela, en 1916 el Hotel Suizo (actual Residencia Rhin), el Hotel Los Pinares, el Hotel Inglaterra y Colina, el Hotel Real (1916), etcétera.

Los establecimientos hoteleros estaban relacionados con las instalaciones balnearias, presentes en El Sardinero y su entorno desde mediados del siglo XIX: el Balneario de la playa de San Martín (1863), el de la Magdalena (1864), la Galería de Baños de los Pombo (1868) en la Primera Playa de El Sardinero, los Baños de Fernández Castañeda en la Segunda Playa (1871), los del Marqués de Robredo en La Magdalena (1879), los de Zaldivar en la playa de la Concha (1884), etcétera.

Completaban la oferta de ocio el Hipódromo de Bellavista (1917) y el Club Marítimo (1928), pero, sobre todo, los casinos. El primero de estos, elocuentemente propiedad de la Societé Anonyme des Bains et Casino Kursaal de Santander, se inauguró en 1870. Pocos años después fue ampliado y reformado en 1878 y, una vez más, entre 1890 y 1899. Finalmente se inauguró en 1916 el último y definitivo, el Gran Casino, que aún pervive más de un siglo después presidiendo la antigua Plaza del Pañuelo (plaza de Italia en la actualidad).

Se instauraron también varios parques y jardines públicos, lo que hoy calificaríamos de infraestructuras verdes, algunos ya mencionados, como las Alameda Primera o de Becedo, la Alameda Segunda (Larga o de Oviedo), los Jardines y el Paseo del Boulevard y de Pereda (1899) sobre los rellenos de la dársena Grande y los Jardines de Piquío (1894) en El Sardinero (Fig. 21).

VII. ALGUNAS CONCLUSIONES

Los resultados procedentes de esta investigación confirman los obtenidos en otras, tanto de carácter individual como general. Así, cabe entender la etapa de la transición urbana y urbanística como un parte de un proceso general de las ciudades europeas, en particular de las portuarias, con muchos denominadores comunes, aunque con diferentes tiempos y ritmos. En estas, al parecer, la dinámica de cambio comenzó precozmente, aunque las fases de auge se corresponden con el periodo comprendido entre mediados del siglo XVII y los prime-



FIG. 21. Parques y jardines urbanos. 1. Jardines del Boulevard, s.f. 2. Jardines de Piquío en El Sardinero, s.f. 3. Jardines de Pereda en el muelle de Albareda, Museo Reina Sofía.

ros años del siglo XX. En la práctica totalidad de los casos, los factores causales del desarrollo estuvieron relacionados menos con el tamaño y rango funcional previo que con la dinámica económica, en particular con la emergencia de actividades vinculadas con el comercio colonial. Lo que puede explicar el relativo retraso de los puertos españoles, hasta mediados del siglo XVIII, en relación con el final del monopolio comercial de Cádiz. Los nuevos medios de desplazamiento y transporte, el ferrocarril y los barcos de vapor, contribuyeron en gran medida a consolidar dichos procesos.

Partiendo de esta idea, aceptada de forma casi unánime, se puede colegir, asimismo, a través del análisis del caso de Santander que los agentes socioeconómicos fueron determinantes en la dinámica urbana y urbanística, en el aumento del volumen poblacional y en la ampliación y reorganización de la superficie del espacio urbano.

Es conveniente resaltar la precariedad que implicaba la dependencia de una única actividad como base económica, en este caso el comercio portuario, hasta el punto de que los avatares de la evolución urbana fueron muy dependientes de la evolución de esa actividad en el caso de Santander. No obstante, el desarrollo complementario de las actividades industriales, del turismo estacional y de los servicios públicos y privados, ligados a la capitalidad, favorecieron la superación de la crisis del comercio portuario de finales del siglo XIX. Hasta el punto de que la fase de mayor dinamismo correspondió, precisamente, a las primeras décadas del siglo XX. En nuestro caso, como en muchos otros, el crecimiento de la población no influyó directamente en la expansión del suelo urbano ya que el mayor incremento correspondió a los grupos jornaleros y menestrales, cuya imperiosa demanda de vivienda tenía poca capacidad para estimular la construcción. El problema se palió, sin resolverlo, través de su hacinamiento

en los sectores del casco histórico más degradados y en su expulsión hacia los márgenes del espacio urbano consolidado con peores condiciones de uso. Mayor efecto, por el contrario, tuvo el progreso de determinados grupos sociales, la burguesía empresarial y las clases medias de comerciantes, profesionales y funcionarios. Su requerimiento de viviendas más amplias, cómodas y de calidad no solo tuvo consecuencias cuantitativas en la edificación y en la ampliación del suelo urbanizado, sino también cualitativas ya que favoreció la segregación social y funcional del espacio urbano. Para atender esa demanda, con mayor eficiencia económica, se reservaron nuevos espacios privilegiados, tanto para uso residencial permanente como temporal, para la práctica de las nuevas actividades de ocio y esparcimiento. Al tiempo que se expulsaban las actividades económicas molestas, industriales y de transporte, que eran las que sustentaban a estas clases sociales, a áreas del espacio urbano determinadas, casi siempre compartiendo ese espacio con el uso residencial de las clases sociales de menor nivel, obreros, jornaleros, pescadores, etcétera.

Las motivaciones vinculadas a las ansias de representación y apariencia, de demostración de una imagen agraciada de la superior posición social y económica de las clases altas, tuvieron también una gran importancia como factores causales del remodelado y la reordenación de la ciudad, en absoluto espontánea aunque no siempre fuera planeada. De manera que parte del espacio urbano asumió una función simbólica, como expresión y señal de identidad de la clase social dominante, la burguesía. Entre otros motivos porque este estrato social aunó, también aquí, el poder económico con el político y administrativo a través del desempeño de la mayoría de los cargos públicos. Previamente, algunos de los miembros más influyentes de la burguesía empresarial enriquecida había incrementado su poder institucional mediante la reciente adquisición de títulos nobiliarios al tiempo que intervenían activamente en las actividades económicas. Una de las consecuencias primeras de la connivencia de intereses fue la temprana vinculación de la construcción de obras públicas y del negocio inmobiliario de edificación de viviendas de calidad.

También es preciso destacar el extraordinario impacto de las infraestructuras de transporte, viarias y terminales, si bien es oportuno observar este aspecto desde varias perspectivas, poniendo el foco no solo en la evolución poblacional y socioeconómica de la ciudad, sino también en la influencia urbanística que tuvieron en la estructura morfológica y funcional del espacio urbano. En este sentido el caso de Santander es un magnífico ejemplo para

valorar cómo, frente al efecto económico positivo, dichas infraestructuras, especialmente las ferroviarias, tuvieron un impacto contradictorio en la evolución urbanística. Así, si la reserva de un espacio para trazar la entrada del tren en la ciudad, el emplazamiento de la estación y su conexión con el puerto estimularon el proyecto de ensanche en el litoral occidental, el entramado ferroviario construido sobre el propio puerto impidió la urbanización residencial del nuevo suelo urbano durante casi un siglo, hasta que se resolvió parcialmente su conexión con el resto de la ciudad.

A la inversa, la red de ferrocarriles urbanos, los tranvías, favorecieron la conectividad entre las nuevas piezas del tejido urbano, las áreas centrales y los puntos neurálgicos de la actividad, estimulando la intermodalidad en relación con el puerto y las estaciones ferroviarias. Amén de posibilitar la expansión en superficie y el nacimiento de nuevos barrios periféricos, suburbanos y periurbanos, donde se habían implantado actividades industriales (Astillero y Maliaño), que proporcionaban trabajo a muchos habitantes de la ciudad consolidada, o en los que tenían lugar los usos ligados a las actividades turísticas (El Sardinero).

La transición urbana de Santander presenta, no obstante, algunos rasgos diferenciales de menor trascendencia, como ocurre en casi todas las ciudades. Entre esas peculiaridades cabe reseñar el derribo precoz de las murallas y la práctica ausencia de liberación de suelo urbano como consecuencia del proceso desamortizador hasta finales del siglo XIX e, incluso, hasta bien entrado el siglo XX. Probablemente esa circunstancia contribuyó a minimizar la reforma del espacio urbano heredado, parte del cual se degrada mientras la otra parte apenas se remodela para adquirir las funciones de centro urbano institucional y comercial.

De ahí la preponderancia que adquiere la ampliación en superficie, basada en la construcción artificial de suelo urbano en las inmediaciones del casco histórico, por relleno de terrenos ganados al mar más que por expansión periférica, aunque esta modalidad no estuviera ausente; un proceso que es común, aunque en menores proporciones, a la mayoría de las ciudades portuarias españolas.

El proceso de transición urbanística se manifestó también en una mayor diversificación del paisaje urbano. Sin necesidad de descender a mayor detalle, es preciso constatar la existencia de un número más elevado de unidades paisajísticas bien diferenciadas: la fachada urbana litoral y los barrios burgueses de los sucesivos ensanches orientales, el centro urbano institucional, los espacios de

ocio y esparcimiento, los barrios obreros suburbanos y periurbanos, etcétera, añadidos a los sectores del casco histórico, degradado y remodelado, unos paisajes urbanos, estos últimos, completamente desaparecidos en el incendio de 1941. Por el contrario, han sobrevivido hasta hoy, con algunas modificaciones, los paisajes urbanos generados durante la etapa de transición urbana que son, precisamente, los más valorados social y estéticamente en la identidad actual de la ciudad. No se trata, no obstante, de paisajes urbanos fósiles, sino que han seguido experimentando algunas transformaciones significativas, pese a la inexistencia de protección específica. Por otro lado, la reconstrucción del centro tras el incendio, a pesar de las importantes mutaciones introducidas, arquitectónicas, morfológicas e, incluso topográficas, consistió en la consolidación de las áreas de centralidad burguesas mediante la generación de un espacio del que fueron absolutamente excluidas las clases populares a fin de reservar su uso a las actividades de servicios y residenciales para las clases más acomodadas. De manera que no solo se mantuvo el carácter central del eje lineal principal de la ciudad, de Cuatro Caminos a El Sardinero, sino también la zonificación segregada bosquejada en la etapa histórica que cubre este trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALONSO LAZA, M. (1997): «La imagen de Santander a través de la tarjeta postal ilustrada (1897-1941)», en B. Riego Amézaga: *Santander en la tarjeta postal ilustrada (1897-1941): historia, coleccionismo y valor documental*, Fundación Marcelino Botín, Santander.
- ALVAREZ-PALAU, E. (2016): «Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo», *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXI, núm. 1.169, <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1169.pdf>>.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M.^a (1985): «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)», *Ería*, núm. 9, pp. 131-187.
- ANDRÉS LÓPEZ, G. (2002): *La ciudad de la memoria. Burgos a través de la fotografía histórica (1833-1936)*, Dossolés, Burgos.
- ANSOLA FERNÁNDEZ, A., y J. SIERRA ÁLVAREZ (2007): *Caminos y fábricas de harina en el corredor del Besaya. Historia, geografía y patrimonio*, Consejería de Medio Ambiente de Cantabria/CIMA, Santander.
- AYUNTAMIENTO DE SANTANDER (1898): *Plan Extraordinario de Obras Municipales: construcción de escuelas, palacio municipal y mercados: empréstito de dos millones trescientas setenta mil pesetas: 1896-1898*, Imprenta de Blanchard y Arce, Santander.
- BARQUÍN, R., P. PÉREZ y B. SANZ (2012): «La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910)», *Revista de Historia Económica*, núm. 30 (3), pp. 391-416.
- BEAUDET, G. (2006). «Le concept de paysage urbain historique», en *Le patrimoine et la conservation des paysages urbains historiques*, actas de la mesa redonda celebrada el 9 de marzo de 2006 por la Chaire de Recherche en Patrimoine Bâti, Universidad de Montreal, pp. 40-43.
- BRAUN, J. (1572-1618): «Santander», en *Civitates orbis terrarum*, traducción de Marcelino Menéndez Pelayo, Aldus, Santander.
- CANOSA, E., A. GARCÍA, E. SÁEZ (2007): «La fotografía urbana en la Geografía española», *Ería*, núm. 73-74, pp. 213- 235.
- CAÑIZARES RUIZ, M. C. (2015): «Paisaje Urbano y Fotografía en la ciudad de Puertollano (Castilla-La Mancha)», en J. de la Riva, P. Ibarra, R. Montorio y M. Rodríguez (eds.): *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*, Universidad de Zaragoza-AGE, Zaragoza, pp. 905-914.
- CAPEL, H. (2007): «Ferrocarril, territorio y ciudades», *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, núm. 717, serie documental de Geo Crítica.
- (2011): *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CASADO SOTO, J. L. (1977): *Santander: historia gráfica, I: siglo XIX*, Joaquín Bedia, Santander.
- (2001): *El incendio de Santander: febrero 1941*, Santander: [s. n.].
- J. A. SARABIA SOLANA y L. SAZATORNIL RUIZ (1993): *La catástrofe del Machichaco*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- CERDÁ, I. (1861): *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid*, INAP (1991), Madrid.
- CESTEROS SEDANO, M. (1982): *El impacto del incendio de 1941 en la ciudad histórica y en las áreas periféricas*, memoria de licenciatura inédita, Universidad de Cantabria, Departamento de Geografía, Santander.
- COMELLAS I FARRÉ, L., N. MONROS I GONZÁLEZ (2005): «Anàlisis de l'evolució del paisatge a través de la fotografia. El paisatge de Viella, 1962-2002», *Treballs*

- de la *Societat Catalana de Geografia*, núm. 59, pp. 105-129.
- COMÍN, F., P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO y J. VIDAL OLIVARES (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Anaya, Madrid.
- COMPANÍA DEL FERRO-CARRIL DE ISABEL II: memorias de los años 1852-1859 y 1861-1867.
- COSSIO, J. M.^a de (2006): *Rutas literarias de la Montaña*, Librería Estvdio, Santander.
- COSTA, P. C. da, y V. BERDOULAY (2018): «Imagens na geografia: importância da dimensão visual no pensamento geográfico», *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, vol. 27, núm. 2, pp. 356-371.
- DELGADO VIÑAS, C. (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2010): «Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, núm. 330, <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-330.htm>>.
- (2011a): «Infraestructuras de transporte y urbanización: el caso de Castro Urdiales (Cantabria)», *Revista de Historia, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, junio 2011, núm. 20, pp. 106-137.
- (2011b): «Castro Urdiales (Cantabria), de “villa marinera” a ciudad de servicios. La transformación urbanística de una “ciudad de frontera”», *Ería*, núm. 86, pp. 237-270.
- (2015): «Estructura y forma de la ciudad a través de la cartografía histórica. Castro Urdiales, Cantabria (1800-1960)», *Investigaciones Geográficas*, núm. 63, 17-32.
- ECHEVARRÍA BONET, M. (2014): *La consolidación de la ciudad burguesa: el Plan Extraordinario de Obras Municipales de Santander*, trabajo de fin de grado inédito, Universidad de Cantabria, Santander.
- (2015): *El centro histórico de Santander. Desarrollo urbano de un conjunto patrimonial desaparecido*, trabajo de fin de máster inédito, Universidad de Cantabria, Santander.
- El Ferrocarril en Cantabria. Una visión* (2004), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Gobierno de Cantabria, Lunweg Editores, Barcelona.
- ESCALANTE, A. de (1871, reed. 1999): *Costas y montañas*, Librería Estvdio, Santander.
- ESCUADERO SÁNCHEZ, M. E. (2010): *Las cuatro villas de la Costa de la Mar: arquitectura y urbanismo en la Edad Moderna*, Universidad de Cantabria, Santander.
- FERNÁNDEZ CUESTA, G. (2011): «Crecimiento urbano y modernización en España entre 1857 y 1900», *Ería*, núm. 84-85, pp. 5-46.
- (dir.) (2019): *Atlas de Geografía Humana de España*, Paraninfo, Oviedo.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, L. (2002): *Santander, una ciudad medieval*, Librería Estvdio, Santander.
- FRESNEDO DE LA CALZADA, J. (1956): «Historia urbana de Santander», en *Antología de escritores y artistas montañeses*, pp. 3-64, Santander.
- FREUND, G. (1993): *La fotografía como documento social*, Gustavo Gili, Barcelona.
- GARCÍA COLOMER, R. (1975): *Santander 1875-1899*, Santander.
- GARCÍA CUADRILLERO, M. (1996): *Mar, veraneo y urbanización en Laredo. 1850-1964*, Universidad de Cantabria, Santander.
- GARCÍA VERDUGO, F., y C. MARTÍN LÓPEZ (1994): *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851-1958*, Ayuntamiento de Córdoba, Gerencia de Urbanismo, Córdoba.
- GIL DE ARRIBA, C. (1992): *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañés, 1868-1936*, Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, Santander.
- (2016): «Tranvías en Santander. Los inicios del transporte urbano, 1846-1923», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 31, pp. 88-119.
- GÓMEZ OCHOA, F. (ed.) (2011): *Santander: puerto, historia, territorio*, Universidad de Cantabria/Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (2005): *Santander, ciudad privilegiada*, Fundación Jorge Juan, Madrid.
- GONZÁLEZ DE RIANCHO FRANCOS, G. (2006): *Santander. Las imágenes y su historia. Lo que cuentan las postales*, Librería Estvdio, Santander.
- Guía del bañista de Santander y su provincia* (1893), Imp. Militar y del Comercio de A. de Quesada, Santander.
- GUTIÉRREZ-COLOMER SÁNCHEZ, R. (1978): «Primeros tranvías que circularon por las calles de la ciudad de Santander», *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, núm. 41, pp. 245-271.
- (2010). *Santander: 1875-1930*, 2 vols., La Bahía, Santander.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2008): *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

- HOLLMAN, V. (2007-2008): «Geografía y cultura visual: apuntes para la discusión de una agenda de indagación», *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, núm. 7, pp. 120-135.
- (2016): «Ante las imágenes: los desafíos del giro visual para la Geografía», *GEOSP: Espaço e Tempo* (online), núm. 20, pp. 518.
- HOYO APARICIO, A. (1988): *Ferrocarriles y banca: la crisis de la década de 1860 en Santander*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, Santander.
- (1993): *Todo mudó de repente: el horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*, Universidad de Cantabria/Asamblea Regional de Cantabria, Santander.
- IGLESIAS GIL, J. M. (2011): «Usos portuarios de la Bahía de Santander en época romana», en Fidel Gómez Ochoa: *Santander: puerto, historia, territorio*, Ed. Universidad de Cantabria, Santander, pp. 63-92.
- JIMÉNEZ GARCÍA, M. (1986): *Ferrocarril y desarrollo urbano*, Universidad de Cantabria, Santander.
- JOVELLANOS, G. M. de (1791): *Diarios*, Alianza (1967), Madrid.
- LALANA, J. L. (2011): «El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos», *Ciudades*, núm. 14, pp. 15-38.
- LANZA GARCÍA, R. (2005): «Crecimiento demográfico y transición urbana: el caso de la ciudad de Santander, 1752-1930», *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, núm. 25, pp. 117-160.
- LAVÍN CASALÍS, R. V. (1896): *Memoria del plano de población presentado al Ayuntamiento por el arquitecto municipal*, Ayuntamiento de Santander, Santander.
- LIMORTI GARCÍA, C. (coord.) (2010): *100 x 100 puerto: cien imágenes de un siglo de actividad portuaria: 1900-2000*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, M. (2015): *El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe*, Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril y Acanto, Santander.
- LÓPEZ HURTADO, M. (2013): *La tarjeta postal como documento*, tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 78 pp., <<https://eprints.ucm.es/23004/1/T34790.pdf>>.
- LÓPEZ MONDÉJAR, P. (2008): *La fotografía como fuente de memoria*, Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid.
- MADARIAGA DE LA CAMPA, B. (1984): *La vida en Santander a mediados del siglo XIX; con un informe del arquitecto Manuel Gutiérrez sobre el proyecto de reforma y ampliación de la ciudad*, Tantín, Santander.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico*. Santander, edición facsímil 1995, Ámbito Ediciones y Librería Estvdio, Santander.
- MARTÍN LATORRE, E. (dir.) y otros (1998): *La memoria del territorio: atlas histórico de Santander y su puerto*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- MARTÍN LATORRE, E., y A. de MEER LECHA-MARZO (1995): «Creación y transformaciones de un espacio urbano: Santander, 1750-1990», en A. Montesino González (ed.): *Estudios sobre la sociedad tradicional de Cantabria. Continuidades, Cambios y Procesos adaptativos*, Universidad de Cantabria/Asamblea Regional de Cantabria, Santander, pp. 205-231.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A., y J. MIRÁS ARAUJO (2013): «El transporte urbano y su modernización en España, 1850-2010», en Carlos Barciela López y otros (eds.): *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in eta contemporanea*, Rubbettino Editore, pp. 205-229.
- MARTÍNEZ VARA, T. (1983): *Santander de villa a ciudad: un siglo de esplendor y crisis*, Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Santander, Santander.
- (1985): «El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio», en J. Pozueta: *Santander. El puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Junta de Obras del Puerto, Santander, pp. 71-96.
- MARURI VILLANUEVA, R. (1990): *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850 (Cambio social y de mentalidad)*, Universidad de Cantabria/Asamblea Regional, Santander.
- MEDINA SAIZ, A. (2014): *Tetuán, Miranda y San Martín. Génesis, consolidación y evolución de un suburbio industrial de Santander*, Tantín, Santander.
- MENÉNDEZ PELAYO, E. (1954): *Epistolario de don Enrique y don Marcelino Menéndez Pelayo*, Sociedad Menéndez Pelayo, CSIC, Santander.
- MIGUEL LÓPEZ, I. (1992): *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes*, Valladolid.
- (2004): «Santander: redistribuidor euroamericano de mercancías (1766-1785)», *Hispania*, núm. 207, pp. 601-636.
- MORENO LÁZARO, J. (1997): «Las harinas españolas y el mercado antillano, 1818-1908», en *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 15-17/IX/1997.

- MUÑOZ RUBIO, M. (coord.) (2005): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- OLAIZOLA ELORDI, J. (2012): «Breve historia de los tranvías de Santander» (I y II), <<http://historiastren.blogspot.com.es/2012/06/breve-historia-de-los-tranvias-de.html>>; <<http://historiastren.blogspot.com.es/2012/06/la-sociedad-nueva-montana-y-el-tranvia.html>>.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1986): *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander, Santander.
- PALACIO ATARD, V. (1960): *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, CSIC, Madrid.
- PÉREZ NIEVA, A. (1896): *Por la Montaña (notas de un viaje a Cantabria)*, Tipografía de El Cantábrico, Santander.
- PÉREZ SÁNCHEZ, J. L. (dir.) (2005): *Santander: historia de una ciudad*, Editorial Cantabria, Santander.
- POZUETA ECHAVARRI, J. (1980): *El proceso de urbanización turística. La producción de El Sardinero*, tesis doctoral inédita, Cátedra de Urbanismo, Santander.
- (1984): «Relaciones e implicaciones en el modelo ciudad/puerto de Santander», *Ciudad y Territorio*, núm. 62, pp. 23-34.
- (1985): *Santander. El puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Junta de Obras del Puerto, Santander.
- (2006): «El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas», en *La ciudad portuaria atlántica en la historia, siglos XVI-XIX*, Universidad de Cantabria, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, pp. 45-84.
- QUIRÓS LINARES, F. (1991): *Las ciudades españolas en el siglo XIX. Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdón. Planos de Francisco Coello*, Ámbito, Valladolid.
- (1992): «Fotografía histórica y Geografía histórica», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 33-34, vol. II, p. 251-259.
- RIEGO AMÉZAGA, B. (1990). «La fotografía como fuente de la Historia Contemporánea: las dificultades de una evidencia», en *La Imatge i la Recerca Històrica. 1.ª Jornades Antoni Varés*, pp. 167-180.
- (ed.) (2010): *España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes*, Lunwerg, Barcelona.
- J. HOZ (1986): *Cien años de fotografía en Cantabria*, Lunwerg, Barcelona.
- A. de HOZ (ed.) (1987): *Cien años de Cantabria a través de sus fotografías*, Lunwerg, Barcelona.
- M. ALONSO LAZA (1994): *El espejo constante: memoria fotográfica de Santander y su puerto 1861-1950*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- y otros (1997): *Manual para el uso de archivos fotográficos: fuentes para la investigación y pautas de conservación de fondos documentales fotográficos*, Aula de Fotografía, Universidad de Cantabria y Ministerio de Educación y Cultura, Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, Santander.
- RODRÍGUEZ LLERA, R. (2003): *Pecios de arquitectura santanderina*, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid, Valladolid.
- ROJO, M. (1856): *Memoria descriptiva, presupuesto y condiciones del proyecto de mejora del puerto de Santander, formado en virtud de Real orden de 27 de marzo de 1852*, Imprenta de don José de la Peña, Madrid, 48 pp.
- ROSE, G. (2003): «On the need to ask how, exactly, is Geography ‘visual’?», *Antipode*, núm. 35, pp. 212-221.
- (2007): *Visual methodologies: an introduction to interpreting visual materials*, 2.ª ed., SAGE Publications, Londres.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, M. A. (1994): *La desamortización en Cantabria durante el siglo XIX (1800-1889)*, Ayuntamiento de Torrelavega, Torrelavega.
- SÁNCHEZ VIGIL, J. M. (2006): *El documento fotográfico: historia, usos y aplicaciones*, Trea, Gijón.
- Santander en la tarjeta postal ilustrada (1897-1941): historia, coleccionismo y valor documental* (1997), Fundación Marcelino Botín, Santander.
- SANTOS Y GANGES, L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- SAZATORNIL RUIZ, L. (1996): *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*, Universidad de Cantabria/Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, Santander.
- SIMÓN CABARGA, J. (1979): *Santander: biografía de una ciudad*, Librería Estvdio, Santander.
- (1980): *Santander en la historia de sus calles*, Institución Cultural de Cantabria, Santander.
- (1981): *Santander. Sidón Ibera*, Librería Estvdio, Santander.
- (1982): *Evocación de la Vieja Puebla*, Librería Estvdio, Santander.

- SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. (2011): «Santander, puerto atlántico medieval», en F. Gómez Ochoa: *Santander: puerto, historia, territorio*, pp. 93-126.
- TERÁN, M. de (1947): «Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla», *Estudios Geográficos*, núm. vol. 8, núm. 29, pp. 746-758.
- THORNES, J. E. (2004): «The visual turn and geography (response to Rose 2003 intervention)», *Antipode*, núm. 36 (5), pp. 787-794.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (2015): «La ciudad española en las tarjetas postales de Lucien Roisin», *Estudios Geográficos*, núm. 278, pp. 395-407.
- VAN OERS, R. (2010): «Managing cities and the historic urban landscape initiative – an introduction», *World Heritage Papers*, núm. 27 («Managing Historic Cities»), pp. 7-17. En el mismo documento, en francés, pp. 135-146.
- VEGA, C. (2011): *Lógicas turísticas de la fotografía*, Cátedra, Madrid.