

Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE)

Terceras Jornadas de Historia Económica

Montevideo, 9 al 11 de julio de 2003

Simposio N° 22

Nombre del simposio: Turismo, espacio y ciudad a partir del S. XIX. Hacia una visión multidisciplinaria

Coordinadores: Nelly da Cunha, Alvaro López Gallero, Elisa Pastoriza

Título de la ponencia: Un siglo de turismo de ola y ordenación del espacio urbano en España, 1830-1936

Autor(es): Carlos Larrinaga Rodríguez

Adscripción institucional: Universidad del País Vasco (España)

Correo electrónico: larrinag67@hotmail.com

Carlos Larrinaga Rodríguez
Universidad del País Vasco¹

1.- Introducción

Si bien es cierto que el prestigio y la fama turística de España ha tenido lugar en la segunda mitad del siglo XX, en un momento en que manifestaciones como los baños de agua templada o el broncearse se han convertido en un fenómeno generalizado de la mano del turismo de masas, la verdad es que el turismo de ola remonta sus orígenes al siglo XIX. En efecto, para mediados de esa centuria contamos con datos suficientes para afirmar que ciertas localidades del norte del país, como San Sebastián y Santander, empezaban a convertirse en destacados centros de baños marinos. Precisamente, en unas décadas de crecimiento demográfico y de desarrollo urbanístico notable en España, en este trabajo pretendemos estudiar la influencia que la moda del veraneo tuvo en la ordenación del espacio urbano de estas dos ciudades entre las décadas centrales del siglo XIX y el estallido de la Guerra Civil de 1936, teniendo en cuenta para ello las propias bases económicas existentes en un caso y otro. De manera que se trata de analizar dos modelos urbanos diferentes, en los cuales, no obstante, el desarrollo del turismo de ola ha tenido un peso específico muy notable.

2.- Orígenes del turismo de ola en España

Durante mucho tiempo el mar fue percibido como un lugar especialmente enigmático, habiéndose mantenido tradicionalmente una imagen de miedo y repulsión a lo largo de los siglos. Sin embargo, entre 1690 y 1730 se propagó en Occidente lo que desde el siglo XVII se denominaba en Francia la teología natural y en Inglaterra la físico-teología, de suerte que la belleza de la naturaleza empezó a ser percibida como una muestra del poder y bondad del Creador. De esta manera, poco a poco se fue descubriendo el placer, hasta entonces desconocido, de un entorno convertido en espectáculo, lo que terminó implicando, lógicamente, un cambio de actitud respecto del océano y del agua marina². Es más, para ese mismo siglo XVIII hay algunas noticias que nos hablan de las propiedades curativas de las aguas marinas para ciertas enfermedades, especialmente la rabia³. Los estudios y las teorías sobre el poder salutarífico del agua del mar se multiplicaron y numerosos médicos empezaron a recomendar los baños de ola. En este sentido, la obra del doctor inglés Richard Russell resulta de especial trascendencia, ya que, entusiasta defensor de los beneficios de estas aguas para la salud, llegó a recomendar una terapia de baños y bebidas para las múltiples enfermedades del aparato digestivo. Estos consejos y los de otros colegas suyos con creencias parecidas tuvieron gran predicamento e impulsaron a una parte de la sociedad británica a las playas en busca de salud⁴. De hecho, tal como ha señalado John K. Walton, las vacaciones a la orilla del mar es una invención inglesa del siglo

¹ Becario postdoctoral del Gobierno Vasco.

² Corbin (1993).

³ Fernández Fúster (1991), pág.129.

⁴ *Ibidem*, pág.131 y Corbin (1993), pág.99.

XVIII que terminaría por llegar a ser una norma cultural⁵. En definitiva, del mar se esperaba que remediase los males de la civilización urbana⁶.

Desde Gran Bretaña, y gracias a las teorías de estos médicos, la costumbre de acercarse al litoral fue expandiéndose poco a poco. El modelo de estancia marítima de ocio habría quedado definido en las estaciones inglesas entre 1750 y 1780, difundiéndose por el resto de Europa. Lógicamente, España no fue una excepción, aunque su desarrollo fue más tardío que en otros países del continente. En efecto, según Walton y Smith, aquél se dio con casi un siglo de retraso con respecto a Inglaterra, unos cincuenta años si lo comparamos con Francia (Boulogne) y algo menos si hacemos lo propio con Bélgica (Ostende). Las diferencias serían menores al relacionarlo con Holanda o Alemania⁷. Es posible que realidades como el atraso económico español respecto de estas naciones, los graves acontecimientos políticos en los que se vio inmerso el país, la tardía difusión de esas teorías referidas al poder curativo de las aguas marinas o el prestigio nacional de algunos centros termales a los que acudía la realeza y la aristocracia (La Isabela y Solán de Cabras) contribuyan a explicar la tardanza de la implantación de este fenómeno en España, más aún cuando estamos hablando de un país eminentemente costero. Se trataría, por consiguiente, de un turismo de ola de aparición tardía y de repercusión mínima en el conjunto del turismo internacional.

Así, en España, la difusión de las propiedades curativas de las aguas marinas tuvo lugar en la primera mitad del siglo XIX, cuando empezaron a proliferar tratados con indicaciones de cómo realizar los baños de mar y sobre sus métodos de curación. Estos venían a ser, en verdad, una prolongación de aquellos otros trabajos que habían servido para introducir y difundir la doctrina higienista, cuyos primeros testimonios datan de mediados del siglo XVIII. En concreto, en el ámbito de la medicina, los higienistas se ocuparon del medio natural y de su posible conexión con los problemas patológicos del individuo. Precisamente, dentro de esta corriente higienista pronto se puso de relieve la importancia que las aguas, primero minerales y luego marítimas, tenían en la cura de determinadas enfermedades. Es cierto que en España, a diferencia de Gran Bretaña, no podemos hablar de una Revolución Industrial, pero las condiciones higiénicas de los municipios dejaban mucho que desear, de suerte que las primeras actuaciones urbanísticas del siglo XIX tuvieron lugar dentro de las antiguas ciudades, con los problemas de habitabilidad que esto trajo consigo como consecuencia de un incremento de la población⁸.

En efecto, sabemos que la población urbana creció en la España del siglo XIX, aunque los especialistas no se ponen de acuerdo en las cifras, ya que existe disparidad de opiniones sobre lo que se considera una entidad urbana. Así, para David Reher, sería aquella que cumple, al menos, uno de estos dos requisitos, a saber: tener una población superior a 20.000 habitantes o, si ésta fuera menor, ser capital de provincia⁹. Para este autor, las ciudades españolas atrajeron importantes volúmenes de población sin relación directa con la producción económica, ya que algunos grupos, en especial la Iglesia y la nobleza, movían considerables cantidades de riqueza. Según sus datos, la proporción de población urbana en España pasó del 12,9% en 1787 al 14,9% en 1860 y al 23,7% en 1900. Entre 1787 y 1930 el ritmo global de crecimiento urbano fue del 1,4% anual, casi el triple del crecimiento rural¹⁰. Sin embargo, para Gómez Mendoza y Luna Rodrigo,

⁵ Walton (2001), pág.272.

⁶ Corbin (1993), pág.94.

⁷ Walton y Smith (1996), pág.36.

⁸ García Colmenares (1993).

⁹ Reher (1986), págs.43-44.

¹⁰ *Ibídem*, pág.62 e *Idem* (1989), pág.196: tabla 9.3.

quienes emplean una cota de 5.000 habitantes, la población urbana total representaba un 7,0% en 1860 y un 50% en 1900¹¹.

Este crecimiento de la población urbana hizo que aumentara la densidad dentro de unas ciudades cuyas condiciones de salubridad todavía dejaban mucho que desear, pese a los constantes avances que se produjeron en el terreno de las obras públicas municipales. Por lo que no es extraño que en un momento de predominio de las ideas higienistas, las capas altas de la sociedad española empezaran a frecuentar las estaciones termales, por un lado, y los centros costeros, por otro. En ese deseo de evitar el aire viciado de las grandes ciudades y los calores excesivos de los veranos del interior del país, estos sectores adinerados de la sociedad empezaron a procurar respirar aire fresco y tomar los baños en las zonas marítimas.

Evidentemente, estamos hablando de una pudiente minoría con recursos suficientes como para poder permanecer fuera de su residencia habitual durante varios meses. En este sentido, el papel de reyes y príncipes a la hora de promocionar un determinado lugar fue determinante. Son, según Marc Boyer, los llamados *stars*, que ocupan la posición social más elevada, se adueñan de la invención llevada a cabo por los denominados *gate-keepers*, la adoptan y la consagran, de suerte que, mediante un fenómeno de “capilaridad social”, estos *stars* son imitados por los grupos sociales más próximos a ellos¹². Así, en el caso español, es imprescindible mencionar las visitas de la reina Isabel II y de otros miembros de la familia real en el desarrollo de San Sebastián como capital del turismo español del siglo XIX. Otro tanto se podría decir de Alfonso XIII para el caso de Santander a principios de la siguiente centuria. Sin duda, la presencia de la realeza en estas localidades contribuyó a que la nobleza y la alta burguesía se animaran igualmente a tomar los baños en estos mismos lugares. Se trataba, por lo demás, de una minoría que se desplazó por motivos inicialmente terapéuticos y que de esta manera empezó a demandar servicios que podríamos denominar turísticos. Eran personas que, desde finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX, acudían a los centros termales en busca de las aguas minerales reparadoras, de manera que, en algunos casos, el acercarse a las playas constituyó, en realidad, una mera prolongación de su estancia balnearia.

En efecto, la costa cantábrica podía ofrecer al visitante una vegetación abundante, verdes campos, montañas, numerosas playas, brisas marinas y unas aguas frías (por debajo de los 18° en verano), tal como prescribían los médicos higienistas de la época. En contraste con la mayor parte del resto de España, esta zona se caracteriza por un clima atlántico con abundantes lluvias, donde los veranos son mucho más frescos y húmedos que en el interior del país, por lo que pronto empezaron a constituirse como factores de atracción de esas capas pudientes de la sociedad española, radicadas fundamentalmente en Madrid. La influencia que en este sentido ejercieron las topografías médicas de la época fue determinante, porque, a pesar de tener un alcance limitado, era precisamente ese grupo social el que las consultaba. De esta manera, todas esas características propias de la costa cantábrica, muy apreciadas por los higienistas del momento, conformaron la base de lo que Michel Chadeffaud considera el nacimiento del “mito”, entendido éste no como una creencia alimentada por la ignorancia o la credulidad, sino como un lenguaje, una palabra, un sistema de comunicación o un mensaje¹³. Qué duda cabe que las topografías médicas tuvieron, a la postre, un impacto propagandístico, como también lo tuvieron los libros de viajes, las guías o incluso las obras literarias de autores como José María Pereda o Amós de Escalante para Santander.

¹¹ Gómez Mendoza y Luna Rodrigo (1986), págs.14-15.

¹² Boyer (2000), págs.102-106.

¹³ Chadeffaud (1987), pág.16.

Ahora bien, junto al producto o recurso turístico, en este caso los baños de ola, otro factor de especial importancia para su desarrollo fue el acceso a los mismos, lo que nos remite directamente a los medios de comunicación existentes en la época. En este sentido habría que decir que, a pesar de los esfuerzos realizados en el siglo XVIII para mejorar el sistema de carreteras existente, en España las comunicaciones terrestres seguían sin ser buenas. No obstante, había excepciones, como en Cantabria y en el País Vasco, donde aquéllas mejoraron sensiblemente. En concreto, Cantabria careció de tráfico rodado con la Meseta hasta mediados del siglo XVIII. La idea de un camino carretero entre Santander y Burgos data de 1730, pero hubo que esperar más de veinte años para que se convirtiera en realidad. Así, impuesta la alternativa de Reinosa, las obras del nuevo camino dieron comienzo en 1749, quedando abierto al tráfico cuatro años después. Esto, lógicamente, constituyó un adelanto apreciable en las comunicaciones terrestres entre Cantabria y el interior del país, suponiendo, a la vez, una clara competencia para los intereses económicos del puerto de Bilbao. De hecho, la reacción de los vizcaínos no se hizo esperar y en 1775 inauguraban un nuevo camino entre Bilbao y Pancorbo por Orduña, con lo que la comunicación entre Vizcaya y Castilla mejoró notablemente. Otro tanto sucedió con los tramos alavés y guipuzcoano del Camino Real de Madrid a Bayona, por lo que es posible afirmar que las vías terrestres que unían la mitad oriental de la cornisa cantábrica con Castilla habían experimentado sensibles progresos, lo que hacía mucho más fáciles las comunicaciones entre ambas zonas¹⁴.

Bajo este punto de vista, estas provincias presentaban una clara ventaja frente al litoral asturiano o gallego, donde las comunicaciones con el interior de la península siguieron siendo muy deficientes hasta bien entrado el siglo XIX¹⁵. Es cierto que participaban de las mismas características topográficas y climáticas que Cantabria y el País Vasco, pero su accesibilidad era mucho más costosa¹⁶. De hecho, hasta la puesta en marcha del ferrocarril padecieron un relativo aislamiento, si bien para entonces ya se había consolidado el litoral cantábrico oriental como la principal zona de veraneo de España, teniendo como principales lugares turísticos a San Sebastián y a Santander. Además, en las primeras décadas del siglo XIX ni Asturias ni Galicia contaron con establecimientos balnearios tan reputados como los existentes en las provincias vascas y en Cantabria, sin olvidar la importancia de esos centros en el desarrollo del turismo de ola. Por lo demás, este sistema de transporte terrestre que unía Madrid con el País Vasco y Cantabria quedaría sensiblemente mejorado a mediados del siglo XIX con la puesta en marcha del ferrocarril.

Sin duda, todos estos factores contribuyeron a fomentar en España la moda de los baños de ola. Moda, por otro lado, que ya existía en otras localidades costeras de la fachada atlántica europea y que en el caso español no fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando empezó a tener una importancia cada vez mayor. De esta forma surgiría precisamente el hábito del veraneo, practicado inicialmente por las capas más pudientes de la sociedad, pero extendido con el tiempo a un número de personas cada vez mayor.

3.- El Cantábrico como espacio turístico

¹⁴ Sobre estas mejoras en las comunicaciones entre Castilla y la cornisa cantábrica, véanse Palacio Atard (1960), Larrea (1974), Madrazo (1984), Achón (1998), parte 2ª, Astiazarain (1995) y González Portilla et alii (1995), cap.1.

¹⁵ Madrazo (1984), cap.5.

¹⁶ Para el caso asturiano, véase Roza (1995).

3.1.- Modelo de playa urbana: San Sebastián

Desde el punto de vista económico, a lo largo de su historia, San Sebastián se había caracterizado por un predominio de las actividades comerciales. Su proximidad a la frontera francesa y el disfrute de su propio puerto y del de la localidad próxima de Pasajes habían contribuido notablemente a ello. En este sentido cabría recordar el papel que los comerciantes donostiarras desempeñaron en la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en el siglo XVIII. Ahora bien, esta prosperidad económica que experimentó San Sebastián durante las décadas centrales de esa centuria se vino abajo a finales de siglo, debido, fundamentalmente, a la declaración de guerra contra Inglaterra en 1779; a la pérdida de la exclusividad de la Compañía de Caracas en el comercio venezolano, lo que provocó su clausura en 1785; a los acontecimientos políticos vividos en la década de los noventa como consecuencia de la Revolución Francesa y las sucesivas guerras de la Convención y de la Independencia contra el país vecino. Es decir, durante las últimas décadas del siglo XVIII y primeras del XIX podríamos hablar, por lo tanto, de un período de crisis. Crisis que se agravó aún más con el incendio de la ciudad en 1813 a manos del ejército del duque de Wellington al tratar de liberarla del ocupante francés.

Pese a todo, su actividad mercantil no desapareció, manteniéndose con unos niveles inferiores a los existentes durante la segunda mitad del siglo XVIII¹⁷. Este panorama, que debe ser entendido, además, dentro del contexto general de la crisis del Antiguo Régimen, provocó una gran polémica entre la burguesía comercial donostiarra y la mayor parte de los representantes de la provincia de Guipúzcoa. Así, mientras los comerciantes de San Sebastián pretendían intensificar el tráfico mercantil con América y Asia y alterar la organización aduanera entonces existente para lograr la recuperación económica, los segundos eran partidarios de mantener intacto el sistema foral imperante, es decir, ese conjunto de normas, leyes y costumbres imperantes en Guipúzcoa. El enfrentamiento de ambos posicionamientos en los órganos provinciales fue constante a principios de los años treinta, de suerte que fue adoptando progresivamente el carácter irreconciliable que se manifestaría de manera dramática durante la Primera Guerra Carlista (1833-1839). En concreto, las dos reivindicaciones básicas de los comerciantes donostiarras durante estos años fueron el traslado de las aduanas a la costa y a la frontera y la habilitación del puerto de San Sebastián para el comercio con América, logros que no se obtendrían hasta principios de los años cuarenta, con el desplazamiento de las aduanas de 1841 y la independencia de las antiguas colonias continentales de América.

La verdad es que a partir de ese momento San Sebastián en particular y la provincia de Guipúzcoa en general entraron en una fase de desarrollo económico caracterizada fundamentalmente por la industrialización. Es cierto que no es posible hablar de una única causa para explicar esta nueva etapa, pero lo que parece claro es que la traslación de las aduanas fue un factor determinante, habida cuenta del impacto que tuvo para la creación del mercado nacional español unificado, destino fundamental de los productos vascos. Por lo demás, la abundancia de agua, el nuevo marco institucional auspiciado por la revolución liberal, la cercanía a la frontera, las mejoras en las carreteras o la existencia previa de una industria tradicional contribuyen igualmente a explicar esta expansión económica. San Sebastián, a partir de ese momento, no sólo experimentó un cierto crecimiento industrial, acorde con lo que estaba sucediendo en el resto de la provincia, sino que reforzó su actividad portuaria, al servicio no sólo de unos intereses meramente comerciales, como hasta entonces, sino también industriales, importando combustible y materias primas. Tal

¹⁷ Para un panorama general del comercio guipuzcoano durante la primera mitad del siglo XIX, véase Gárate (1976).

es así que, si atendemos a las cifras proporcionadas por Félix Bona, el valor en reales de vellón del movimiento comercial exterior del puerto de San Sebastián aumentó notablemente entre 1854 y 1863, pasando, en números índices, de 100,00 a 185,56. A partir de ese año la caída de los valores empezó a ser creciente, de suerte que en 1872, el año del estallido de la Segunda Guerra Carlista, se había descendido a 50,63¹⁸.

El movimiento comercial de los años centrales de la década de 1850 podemos explicarlo en función de los cereales. La buena cosecha de 1853 permitió el aumento de las exportaciones, sobre todo a una Europa necesitada de granos por la contienda bélica de Crimea. Estas expediciones de trigo se mantuvieron hasta 1856, a pesar de que las cosechas de 1855 y ese año no fueron buenas, lo que terminó generando una grave crisis de subsistencias, que hizo que el Gobierno terminara autorizando la importación de trigos en 1856. Desde 1857, por lo tanto, se aprecia un incremento de las importaciones de este producto. También debió influir en el aumento de este crecimiento comercial de estos años la apertura de algunas secciones del ferrocarril. Ahora bien, la segunda mitad de la década de 1860 estuvo marcada por una crisis generalizada (económica, social y política). Desde el punto de vista económico, la escasez de grano y el alza de precios dieron lugar a una nueva crisis de subsistencias. Esta, unida a la crisis financiera y empresarial, nos da idea de la fase depresiva por la que entonces atravesaba la economía española. No obstante, a principios de los setenta se produjo un fuerte incremento de las importaciones de cereales en localidades como Bilbao y Santander, algo que no ocurrió en San Sebastián, cuya pérdida de importancia resulta evidente desde 1865. Aquí, a pesar de las obras de mejora realizadas en el puerto, éste evidenciaba cada vez más su reducido tamaño, algo que se puso especialmente de manifiesto con la puesta en marcha del ferrocarril. Las instalaciones portuarias de la ciudad resultaban ya demasiado pequeñas para las necesidades comerciales de una provincia que estaba experimentando un importante desarrollo industrial, acelerado aún más gracias a este nuevo medio de transporte.

Desde el punto de vista urbanístico, ya se ha comentado que en 1813 la ciudad fue prácticamente destruida durante la Guerra de la Independencia, por lo que fue preciso llevar a cabo una importante labor de reconstrucción de la misma, la cual fue ordenada el 17 de noviembre de 1815 y se prolongó hasta 1849. El plan puesto en marcha únicamente introdujo pequeñas reformas en algunas calles y en la Plaza Nueva y una transformación en la disposición de la Plaza Vieja¹⁹. No obstante, los años centrales del siglo XIX supusieron para San Sebastián el final de una etapa y los comienzos de la evolución acelerada que experimentó en la segunda mitad de esa centuria. Evolución que vino acompañada, a su vez, de una transformación de su estructura económica.

En efecto, si hasta entonces el sector más importante de la economía de San Sebastián había sido el comercial, a partir de mediados del siglo XIX se pueden detectar ya algunos cambios. Para Fernández Albaladejo, entre 1840 y 1860 el capital comercial guipuzcoano, radicado principalmente en San Sebastián, consiguió rehacerse de la mala situación por la que había atravesado desde finales del siglo XVIII. En su opinión, varios comerciantes incluso empezaron a invertir en iniciativas industriales, de forma que hacia 1860 algunos de éstos controlaban ya directamente algunos procesos de producción (tejidos y papel) o de transformación (harinas)²⁰. Esta visión, no obstante, contrastaría con la de Fernández de Pinedo, quien ha llegado a sostener que las dificultades comerciales derivadas del traslado de aduanas debieron estimular la inversión de capitales mercantiles

¹⁸ Bona (1877), pág.124. Una interpretación detallada de estos datos en Larrinaga (1999), págs.212 y ss.

¹⁹ Artola (1963) y (2000), págs.245-258, Calvo Sánchez (1983), págs.31-35 y Pérez Núñez (1991).

²⁰ Fernández Albaladejo (1982), pág.91.

en la industria²¹. Precisamente, esta misma posición ha sido sostenida también por Montserrat Gárate²². Por supuesto, aquí no nos interesa entrar en este debate, sino más bien señalar que durante estos años, y después de manera más clara, se produjo en San Sebastián el paso de un capital fundamentalmente comercial a otro mixto, en el que las actividades industriales empezaron a tener una relevancia cada vez mayor. De esta forma, esta ciudad comenzó a transformarse durante esos años centrales del siglo XIX en una localidad predominantemente terciaria, aunque no sólo. Y cuando hablamos de terciaria queremos decir que empezaron a sobresalir otros subsectores distintos del comercial, acompañados, a su vez, de una implantación industrial a tener en cuenta. Efectivamente, durante la segunda mitad del siglo XIX San Sebastián experimentó un crecimiento industrial considerable, en la línea de lo que estaba sucediendo en el resto de Guipúzcoa²³.

Al mismo tiempo, durante estas décadas centrales del siglo XIX, San Sebastián se convirtió en la capital española del turismo de ola. Es cierto que sus orígenes deben remontarse a los años previos a la Primera Guerra Carlista, pero su verdadero impulso tuvo lugar en la década de los cuarenta, cuando Isabel II, aquejada de unas afecciones de piel, llegó en 1845 a San Sebastián para tomar los baños de mar, atendiendo así a los preceptos higienistas de la época. El hecho de que la reina la eligiera para disfrutar de sus aguas fue determinante para su conversión en una localidad turística de primer orden. Desde ese instante numerosos miembros de la familia real y distintas personalidades del mundo de la política, de los negocios y de las artes eligieron San Sebastián como estación de baños. En este sentido, sólo la Segunda Guerra Carlista (1872-1876) supuso un punto de inflexión aprovechado por Santander, aunque, una vez concluido el conflicto bélico, San Sebastián volvió a recuperar su primacía. Sobre todo, tras la muerte de Alfonso XII (1885), cuando la reina María Cristina se convirtió en una asidua veraneante hasta su muerte en 1929, decidiendo incluso en 1887 construir su propio palacio de estío. Esta decisión fue determinante para el realce de San Sebastián como ciudad turística, ya que su presencia atrajo a numerosos embajadores, ministros y políticos.

Esta terciarización de la economía de San Sebastián se vio igualmente reforzada con su elección como capital definitiva de la provincia de Guipúzcoa en 1854. La pugna por la capitalidad se había dado entre Tolosa, por un lado, y San Sebastián, por otro, habiendo sido la primera de estas ciudades la que había disfrutado de este privilegio durante la década anterior. En 1854, con la llegada de los progresistas al poder, San Sebastián consiguió hacerse con la capitalidad. El hecho era importante, ya que no sólo se instalaron en ella las instituciones propias de la provincia, sino también las distintas delegaciones del Estado, con lo cual el número de funcionarios aumentó progresivamente.

Todo esto nos está hablando de una clara transformación en la estructura económica de la ciudad a mediados del siglo XIX, que se acentuaría aún más en las últimas décadas de esa centuria y a principios del XX²⁴. A ese cada vez más fuerte y diversificado sector terciario ya mencionado, vino a sumarse igualmente un proceso de industrialización que afectó tanto a los barrios periféricos de la ciudad como a lo que hemos denominado su área complementaria, constituida por un grupo de municipios ubicados en las proximidades de esta localidad. Así, el área de San Sebastián se convirtió no sólo en un lugar idóneo para la instalación de todo tipo de industrias y de negocios, sino también en un polo de atracción de capitales foráneos, tanto del resto de España como extranjeros, fundamentalmente franceses. De esta forma, junto a empresas

²¹ Fernández de Pinedo (1974), pág.346.

²² Gárate (1986).

²³ Gárate y Martín Rudi (1995) y Larrinaga (1996) y (1999).

²⁴ Larrinaga (1999).

de tamaño pequeño y de importancia más bien local, encontramos otras de mayor trascendencia, orientadas al comercio regional e incluso al nacional, lo cual nos idea de la relevancia de algunas de las firmas que se crearon en esta ciudad. De ahí que, pese a ser una localidad predominantemente terciaria, la industria tuvo un peso específico en modo alguno despreciable²⁵.

Semejante dinamismo económico vino acompañado de un crecimiento demográfico no desdeñable. Así, la capitalidad y el aumento de los servicios especializados favoreció el incremento de los miembros de las profesiones liberales; el desarrollo del comercio y de la industria, el de gerentes y pequeños empresarios; y el fomento del veraneo, el de jornaleros y empleados de escasa cualificación en establecimientos comerciales o en el servicio doméstico, por ejemplo, necesarios para atender a una clientela que en el verano sobrepasaba el ámbito provincial²⁶. De esta forma, esa estabilidad poblacional que caracterizó a San Sebastián durante varias décadas, tras la Guerra de la Independencia, se rompió a mediados del siglo XIX. Si en 1848 contaba con unos 7.000 habitantes, en el primer Nomenclator de la población española de 1856 se daba la cifra de 15.911²⁷. En 1868 eran 16.127, de suerte que en 1872 se superaron ya las 18.000 almas y para 1880 las 20.000. Fue entonces cuando San Sebastián inició una trayectoria claramente ascendente, llegando a duplicar su población en poco más de un cuarto de siglo, entre 1868 y 1900, al alcanzar los 35.583 habitantes²⁸.

Por consiguiente, a mediados de los años sesenta del s.XIX San Sebastián estaba creciendo económica y demográficamente, pero no estaba experimentando una verdadera expansión urbana. Al contrario, lo que realmente se produjo fue un aumento de la densidad en el espacio urbano disponible, de manera que la principal novedad de estos años fue el tipo de edificación imperante: el inmueble plurifamiliar frente a las “casitas anteriores”²⁹. Los problemas de hacinamiento y congestión resultaban cada vez más evidentes, aunque la obtención de nuevo suelo urbanizable no resultaba una tarea fácil, debido a la condición de San Sebastián de plaza militar y a su importante recinto amurallado, que, literalmente, constreñía a la ciudad entre sus muros. Es por ello que los dirigentes locales no tardaron en ser plenamente conscientes de la situación y de la necesidad de impulsar la expansión urbana a costa de tales murallas. En consecuencia, fue el propio Ayuntamiento el que encabezó la movilización a favor de la demolición, que fue autorizada inicialmente en 1862 y definitivamente en 1863. Entonces San Sebastián dejó de ser plaza de guerra y, en consecuencia, se autorizó el derribo de sus murallas. La alegría en la ciudad fue inmensa, ya que abría nuevas posibilidades a la extensión de su plano urbano. De hecho, tras los proyectos de ensanche de Barcelona y Madrid, San Sebastián fue una de las primeras ciudades españolas que se planteó una operación de semejante envergadura.

En efecto, en 1862 el Ayuntamiento publicó las “Bases” pertinentes para la ampliación de la ciudad a las que tendrían que atenerse los proyectos presentados. En ellas el aspecto más destacado era el carácter comercial que se marcaba en el tipo de ciudad que se quería. Doce fueron los proyectos presentados, resultando vencedor el de Antonio Cortázar, quien, por acuerdo con la Corporación municipal, incluyó en su propuesta algunos aspectos del proyecto del segundo clasificado, Martín Saracíbar. En

²⁵ Gárate y Martín Rudi (1995) y Larrinaga (1999).

²⁶ Calvo Sánchez (1983), pág.40.

²⁷ *Ibidem*, pág.40.

²⁸ Ayuntamiento de San Sebastián (1921), pág.188.

²⁹ Calvo Sánchez (1983), pág.41.

éste figuraba una alameda en el lugar de encuentro entre las partes vieja y nueva de la ciudad, quedando como un espacio abierto y arbolado. Por el contrario, en el plano de Cortázar este espacio aparecía cubierto con edificios y una plaza. Es más, en el plano definitivo, que fue aprobado el 11 de octubre de 1864, Cortázar no incluyó dicha alameda, lo cual dio lugar a una fuerte polémica relacionada con el tipo de ciudad que se pretendía llevar a cabo. En concreto, dos eran los posibles modelos entre los que cabía elegir, a saber: el terciario, por un lado, donde el turismo habría de tener un peso específico grande; y el comercial portuario e industrial, por otro.

Las “Bases” de 20 de julio de 1862 tuvieron precisamente en cuenta las características económicas de la ciudad, apostando por el segundo modelo. Es más, el propio Antonio Cortázar supo plasmarlas perfectamente en su *Memoria*, insistiendo en que el futuro crecimiento de la ciudad habría de venir de la mano del ferrocarril, del desarrollo del comercio y de los demás elementos de prosperidad con los que contaba esta capital. Por esta razón, este arquitecto apostó en su propuesta por la potenciación de la actividad comercial, insistiendo mucho en la unión entre la estación ferroviaria de la Compañía del Norte y el puerto de San Sebastián mediante una vía férrea. El objetivo de esta iniciativa consistía en lograr un abaratamiento del coste del transporte, un menor deterioro de las mercancías y una mejora de la circulación de las mismas, aspectos de gran interés para la mejora de la actividad mercantil de San Sebastián³⁰. En este sentido cabría volver a recordar las cifras ofrecidas por Félix Bona sobre el movimiento comercial exterior por este puerto y el mencionado incremento que se produjo desde mediados de los años cincuenta³¹. De ahí que Cortázar insistiera en la importancia futura que habría de tener el puerto y planteara dos posibles alternativas para unirlo con la estación. En ambas lo fundamental era el empalme entre ambas infraestructuras y la conexión con la aduana y los grandes almacenes de mercancías previstos en las inmediaciones del puerto.

Un planteamiento de estas características pronto estuvo llamado a suscitar el rechazo y las protestas de los partidarios de un modelo de ciudad de predominio del sector terciario, en el que la actividad turística marcará la pauta de su desarrollo urbano. Ahora bien, en verdad, la propuesta de Cortázar no era ajena al desarrollo turístico que la ciudad estaba experimentando desde antes de la Primera Guerra Carlista, ya que, de hecho, reservó la parte más meridional de su ensanche, la más próxima a la playa, a este fin. La diferencia estaba en que mientras para Cortázar el turismo tenía un carácter secundario dentro de la actividad económica de la ciudad, para sus detractores aquél habría de convertirse en uno de los motores económicos de la misma, de suerte que el diseño de la ciudad debía primar ante todo los valores estéticos, con el fin de conseguir una ciudad bella y agradable para los visitantes. Sin duda, la aprobación del proyecto de Cortázar suscitó en 1865 una gran polémica entre los “boulevaristas” y los “antiboulevaristas”, es decir, entre los partidarios de que la unión entre la ciudad vieja y la nueva se hiciera mediante una gran alameda ajardinada (Alameda del Boulevard) y entre los que se oponían a introducir cambios en el proyecto de Cortázar por las negativas consecuencias que de ello podrían derivarse. Los primeros defendían la edificación de una ciudad turística, es decir, con espacios abiertos y jardines y que, en definitiva, fuera cada vez más atractiva a los visitantes. Los segundos estaban empeñados en una ciudad mercantil, donde el sector turístico debía ocupar un papel secundario dentro de la propia ordenación urbana de San Sebastián.

El enconamiento de las posturas y la importancia del tema fueron tales que la polémica se saldó con una crisis institucional dentro del propio Ayuntamiento en mayo

³⁰ Cortázar (1864), pág.9.

³¹ Bona (1877), pág.124.

de 1865, cuando, al debatir la conveniencia de seguir adelante con el proyecto de Cortázar o su modificación, se produjo un empate entre los concejales, resolviéndose en segunda vuelta con el voto de calidad del alcalde a favor de la alteración. Esto provocó la dimisión de los ediles favorables a la propuesta de Cortázar tal como había sido aprobada y propició la convocatoria de nuevas elecciones³². Estas fueron ganadas por los partidarios de la alameda, de suerte que el proyecto del boulevard quedaba aprobado por Real Decreto de 29 de mayo de 1866, declarándose de utilidad pública la modificación del plano original. Lo cual le hizo afirmar a María Jesús Calvo que “aunque el veraneo apareciera en la primera mitad del siglo XIX, su afirmación como importante centro turístico fué simultánea a su primera expansión urbana”, de suerte que “ambos hechos estuvieron estrechamente relacionados”³³.

De esta forma, el triunfo de los “boulevaristas” y la alteración del proyecto de Cortázar implicaron dar un mayor peso específico al hecho turístico dentro de la ordenación urbana de San Sebastián. Así, inmediatamente se suprimió la idea de enlazar el puerto con la estación del ferrocarril mediante una línea férrea y se eliminaron de sus proximidades los almacenes previstos y los edificios planeados en el espacio de tránsito entre las partes vieja y nueva de la ciudad. En su lugar se creó una alameda concebida como lugar de encuentro, de esparcimientos y de paseo. Aunque una apuesta de estas características implicaba contar con unas alternativas sólidas, ya que la economía de la ciudad no se basaba exclusivamente en el turismo. En efecto, es cierto que muy pronto el ferrocarril posibilitó la llegada de un número mayor de veraneantes³⁴, lo cual contribuyó a consolidar su posición hegemónica dentro del panorama español, pero no sólo eso, ya que este nuevo medio de transporte puso en rápida comunicación San Sebastián con su área complementaria, donde cabe destacar la existencia de Pasajes y su puerto. Puerto que en el siglo XVIII había desempeñado un papel fundamental en las transacciones llevadas a cabo por la Compañía Guipuzcoana de Caracas, pero que en el siglo XIX se encontraba anegado.

Conscientes de las posibilidades que para la economía donostiarra ofrecían el desarrollo turístico y el ferrocarril, así como de las claras limitaciones que el puerto de San Sebastián presentaba en el marco de un proceso de industrialización provincial cada vez más importante, las nuevas autoridades debieron pensar en la gran oportunidad que podría suponer la habilitación del puerto de Pasajes, situado a muy pocos kilómetros de la capital y bien conectado por tren. En la medida en que Pasajes pudo ser concebido como una alternativa viable al puerto de San Sebastián, es posible pensar en una nueva distribución de funciones económicas dentro de su espacio circundante. En consecuencia, tras el final de la Segunda Guerra Carlista, Pasajes se convirtió no sólo en el gran puerto de San Sebastián, sino también de la provincia de Guipúzcoa³⁵. Aquella se consolidó como una destacada ciudad terciaria, gracias al desarrollo del comercio, del turismo, de su condición capitalina, etc. y en sus barrios periféricos y área complementaria se instaló la industria.

Ahora bien, para que San Sebastián se convirtiera en un centro turístico de primer orden no sólo bastaba con levantar una localidad distinguida. Era necesario dotarse de atracciones que sirvieran tanto para atraer visitantes como para que éstos dejaran beneficios en la ciudad. Por consiguiente, desde la década de 1880, cuando la reina María Cristina eligió San Sebastián como centro de veraneo, la ciudad empezó a dotarse de una serie de infraestructuras que han dejado una profunda huella en su

³² Sobre esta polémica, véase Archivo Municipal de San Sebastián: Sec.D,Neg.3.,Ser.II,Lib.1.760,Exp.7.

³³ Calvo Sánchez (1983), pág.49. Véase también Walton (2002).

³⁴ Valero (1993).

³⁵ Larrinaga (1999) y Zurbano (1999).

urbanismo. Así, en 1887 se inauguró el casino, ubicado en las proximidades del puerto y en un extremo del boulevard, acentuando aún más el carácter de esparcimiento de esa zona, que se remataría con la instalación de un quiosco de música. Sin duda, no había estación balnearia que se preciara que no tuviera un casino. No obstante, fue a principios del siglo XX cuando se produjo la inauguración de una serie de construcciones que no hicieron sino acentuar aún más las características turísticas de la ciudad. En efecto, en el barrio de Loyola entró en funcionamiento en 1910 un parque de atracciones de tono aristocrático; dos años más tarde, en el monte Iguelo se abrió un funicular y un casino-restaurant con su teatro. Por esos años se llevaron también mejoras en el monte Ulía y en las playas de La Concha y Ondarreta. En 1916 se inauguró el hipódromo de Lasarte, en 1922 se abrió el nuevo casino del Kursaal y en 1923 el circuito automovilístico de Lasarte³⁶. Como vemos, se trataba de actuaciones orientadas a la promoción de San Sebastián como ciudad turística y de ocio, en un momento en que el modelo higienista presentaba ya síntomas de claro agotamiento y el veraneo empezaba a estar dominado ya más por la diversión y la distracción que por la práctica terapéutica.

3.2.- Modelo de playa exterior: Santander

El reacondicionamiento del puerto de Santander para el tráfico de lanas en 1752 y la apertura de la mencionada carretera de Reinosa en 1753 supusieron un hecho determinante para la transformación económica de esta ciudad, ya que implicó la llegada de productos provenientes de Castilla (lana, trigo y harinas) en condiciones y cantidades desconocidas hasta entonces, sentándose las bases del relanzamiento de su actividad portuaria. Actividad que se vería incrementada gracias a los Reales Decretos de 1765 y 1778 por los cuales el puerto de Santander quedaba habilitado por la Corona para traficar directamente con la mayor parte de las colonias americanas, en un momento de pérdida del monopolio del comercio colonial de la ciudad de Cádiz. Además, junto a estas medidas, muy beneficiosas para el incremento de su tráfico marítimo, los decretos proteccionistas de 1820 y 1830 hicieron de Santander el principal puerto de comercialización de trigo y, sobre todo, de harina en las décadas centrales del siglo XIX, hasta la década de 1860. Al mismo tiempo, en virtud de las medidas liberalizadoras del transporte interior de 1820, el tráfico comercial adquirió un peso cada vez más relevante dentro del movimiento mercantil del puerto, predominando la función de redistribución de trigo y harina de Castilla en el Mediterráneo, de manufacturas catalanas en el Cantábrico y de productos coloniales en ambos mares. De manera que se podría decir que el crecimiento económico de la primera mitad del siglo XIX de Santander en particular y de Cantabria en general tuvo su origen en la actividad portuaria de la capital. De esta forma, la villa pesquera y rentista se transformó en una activa ciudad mercantil cuyo eje era el puerto³⁷.

Además, en 1754 se creó el obispado de Santander, convirtiéndose en catedral la antigua colegiata, pasando a ser cabecera de una nueva diócesis que se creó segregando parte del arzobispado de Burgos. Inmediatamente después, en 1755, el rey le otorgó el título de “ciudad” para hacerla más digna de ser sede episcopal. Esta medida vendría acompañada años más tarde de la obtención de la capitalidad de la provincia. En efecto, el 22 de noviembre de 1801 quedó resuelto el pleito que tradicionalmente habían mantenido en este asunto Laredo y Santander a favor de esta última. El hecho de ser sede episcopal, de estar ubicada en el centro geográfico de la zona costera provincial y,

³⁶ Castells (2000), págs.334-336.

³⁷ Martínez Vara (1983).

sobre todo, de haber experimentado un importante crecimiento comercial e industrial en el último tercio del siglo XVIII inclinó la balanza a favor de Santander. Pero aunque Carlos IV ordenó, por Real Decreto de 22 de enero de 1801, la creación de la provincia de Santander sin dependencia de Burgos, la medida no tuvo efecto hasta 1816.

Su conversión en centro administrativo y político originó una centralización y jerarquización a nivel provincial, con la consiguiente pérdida de autonomía de los demás pueblos, empezando por el traslado del Corregimiento de Laredo a Santander. De esta forma, en la división territorial de España de 1833 Santander figuraba ya al frente de la provincia³⁸.

Ahora bien, siendo el terciario, sobre todo el comercio portuario, el sector más importante de la estructura económica santanderina de mediados del siglo XIX, cabe señalar igualmente la presencia de algunas industrias desde mediados del siglo XVIII, ligadas fundamentalmente al intercambio y al movimiento mercantil, sobresaliendo la producción de jarcias y de bienes de consumo tales como harinas, curtidos y cerveza. Junto a ellas, surgieron otras actividades con un carácter más puntual, conectadas al movimiento económico de Santander en esta época, como las fábricas de tabaco, café y azúcar. Inicialmente se trató de una actividad industrial muy reducida localizada más allá de la muralla que encerraba la vieja trama medieval de la villa, en los barrios periféricos como San Martín y Miranda. Sólo a partir de 1850 nos encontramos con una industria moderna de mayor envergadura y con una estructura industrial orientada a satisfacer las necesidades del mercado interior. Así, aunque en algunos casos (harina o cerveza, por ejemplo) siguió habiendo una mayor especialización comercial, la nueva dinámica industrial de mediados del siglo XIX se caracterizó por el desarrollo de dos subsectores orientados a los núcleos urbanos existentes, a saber: industrias de bienes de consumo (alimentación, textil, cuero, papel y muebles) e industrias de transformación (metálicas básicas, transformados metálicos y químicas). Sin duda, este mayor desarrollo industrial que se produjo en Santander y su entorno estuvo determinado por la acumulación de capital procedente del comercio, actividad hegemónica hasta la fecha³⁹.

Lógicamente, este desarrollo económico atrajo nuevos habitantes a la ciudad, de manera que se puede apreciar un sobresaliente incremento de la población desde mediados del siglo XVIII hasta principios del siglo XX. En efecto, entre 1750 y 1800 Santander aumentó su población desde apenas 2.000 habitantes hasta los 6.000. Cincuenta años más tarde se acercaba ya a los 20.000, en 1897 sobrepasaba los 50.000 y en 1910 eran 65.046.

La demanda de alojamiento por parte de esta población en crecimiento (clases mercantiles acomodadas, funcionarios y empleados públicos, así como trabajadores y menestrales) determinó la superación física de la villa medieval. Por una parte, se produjo una rápida e intensa renovación de la trama urbana medieval, de forma que los solares vacíos fueron ocupados y algunos viejos caserones y torres fueron sustituidos por nuevas construcciones. El casco urbano se compactó y se elevó en altura, aprovechando el antiguo parcelario. Aunque estas alteraciones no fueron suficientes y pronto las nuevas clases acomodadas abogaron por una expansión extramuros. Por eso, el derribo de las murallas y el crecimiento periférico formaron parte de un mismo proceso, destinado a satisfacer los anhelos de los grupos sociales más adinerados, deseosos de abandonar el viejo Santander, densamente poblado y con escasas condiciones higiénicas. Así, por Real Orden de 9 de noviembre de 1765 el ingeniero

³⁸ Antonio María Coll y Puig (1891): *Guía consultor e indicador de la provincia de Santander*, Santander, págs.31-32, obra citada por Gómez Portilla (1982), págs.372-373: nota 16.

³⁹ Gómez Portilla (1982), cap.3.

Francisco Llovet fue comisionado para la redacción de un proyecto de construcción de una dársena y limpia del puerto. Su propuesta consistió en la extensión del muelle antiguo y en la primera expansión hacia el este, conteniendo, además, el trazado de las cinco primeras manzanas del muelle. De esta forma se inició un proceso de crecimiento urbano con unas características similares a los llamados “ensanches” de otras ciudades españolas del siglo XIX, con la diferencia de su construcción por partes y sin una concepción unitaria, aunque el resultado final fue una trama regularizada y ortogonal análoga a la del ensanche⁴⁰. Por consiguiente, la “nueva población”, surgida a finales del siglo XVIII y construida fundamentalmente a lo largo del siglo XIX, se convirtió en un área habitada por los grupos sociales de mayor riqueza, asociados a la ciudad mercantil⁴¹.

En los años cincuenta del siglo XIX hay que destacar algunas iniciativas urbanísticas que tuvieron especial importancia a la hora de definir el modelo de ciudad que se quería. A propósito del trazado del ferrocarril de Alar del Rey a Santander (concesión de 1845 hasta Bolmir), se concibió el final de su recorrido en la segunda playa del Sardinero, a unos tres kilómetros del centro de la ciudad, pensando en la posibilidad de adecuar este área para actividades portuarias⁴². Sin embargo, para entonces Santander había empezado a recibir sus primeros bañistas precisamente en la zona del Sardinero. Cantabria, como Guipúzcoa, figuraba entre las provincias con mayor cantidad de aguas minerales, por lo que desde mediados del s.XIX se detecta ya la presencia de las elites locales y castellanas desplazándose a los centros termale. No es extraño, pues, que desde estos mismos establecimientos se acercaran a Santander a disfrutar de los baños de ola. Por lo tanto, si se hubiera llevado a cabo este proyecto inicial, la estructuración espacial de la capital cántabra hubiera sido sensiblemente diferente a la que fue. No obstante, el asentamiento definitivo de la estación ferroviaria de Santander estuvo estrechamente ligado a otro de los intentos de expansión de la ciudad de esos años, la llamada concesión Wissocq.

En 1849 la empresa “Isidoro Díaz Iglesias y cía.”, con sede en Madrid, solicitó la concesión de relleno de unos terrenos en Santander para construir una nueva ciudad en Maliaño, obteniéndola el 12 de junio de 1850. Inmediatamente un grupo de comerciantes locales protestó considerando que la firma madrileña no había cumplido las condiciones estipuladas en la concesión, solicitándola posteriormente y obteniéndola el 14 de agosto de 1851. La concesión suponía un cambio de orientación del crecimiento de la ciudad, dirigido ahora hacia el oeste, en vez de hacia el este, como hasta entonces, y con una magnitud cuantitativamente mucho mayor. Sin embargo, estos comerciantes santanderinos no llevaron a cabo el proyecto, cediéndolo primero a George Mould y después a Emilio Wissocq (1853), con la obligación por parte de éstos de reservar en los terrenos ganados al mar una parcela para la llegada del ferrocarril de Alar, hecho que tuvo lugar en 1858, aunque la línea no se concluyó hasta 1866⁴³. De suerte que fue precisamente en esta zona, Maliaño, donde se construyó la estación de ferrocarril y no en el Sardinero, como inicialmente se había pensado. Un Sardinero que desde ese momento se empezó a configurar como destacado centro turístico.

Prueba de ello sería que en 1846 el propio Ayuntamiento decidió construir un camino hasta la playa del Sardinero. Al año siguiente, ante semejante mejora de comunicación, se fundó la “Sociedad de carruajes del Sardinero”, con un carácter

⁴⁰ Gómez Portilla (1982), págs.332-334. Véase también Pozueta (1985).

⁴¹ Ortega Valcárcel (1998), pág.49.

⁴² Gómez Portilla (1982), págs.351 y 462-463.

⁴³ Sánchez-Albornoz (1969) y Gómez Portilla (1982), págs.351-361.

filantrópico cuyo objetivo era contribuir al desarrollo de los baños de ola en ese paraje. Sus socios fundadores fueron, precisamente, esos inversores privados que pronto convertirían el Sardinero en una ciudad-balneario⁴⁴. No obstante, un factor exógeno jugó un papel fundamental en la promoción de los baños de ola de Santander. En efecto, la extensión del cólera en 1849 cortó el camino de los balnearios europeos y guipuzcoanos, saliendo favorecidos por esta circunstancia los centros termales de Cantabria y la misma Santander. Aunque hubo que esperar a 1861 para que sus baños de ola alcanzaran el tono de otras grandes ciudades turísticas europeas, ya que fue entonces cuando la familia real permaneció varias semanas en el Sardinero, aumentando así su popularidad y animando una mayor implicación de la iniciativa privada en su proceso de urbanización. Como respuesta a esta visita, la Diputación y el Ayuntamiento donaron a la Casa Real la finca “La Alfonsina” para que estableciesen en ella una estación real de verano y de esta manera conseguir la asiduidad en estas estancias estivales⁴⁵.

Todo parece indicar que empezaban a vislumbrarse ya las posibilidades que el Sardinero ofrecía en materia turística, algo especialmente importante si tenemos en cuenta los cambios económicos que empezaron a producirse en Santander en la década de los sesenta. En efecto, esos años supusieron para esta ciudad el inicio de su decadencia mercantil, debido a la amenaza de un fuerte competidor, Estados Unidos, cada vez más implicado en las relaciones comerciales antillanas, y por la toma de conciencia individualista de las propias colonias. Junto a estos factores que Andrés Hoyo ha denominado exógenos, es preciso señalar otras tres causas de carácter endógeno que contribuyen a explicar este descenso comercial, a saber: la reestructuración de los flujos comerciales cerealícolas como consecuencia de la puesta en funcionamiento de las principales líneas de ferrocarril del país; la aparición de un nuevo centro productor, La Mancha, que gracias al ferrocarril empezó a abastecer mercados hasta entonces servidos por Santander, como fue el caso de Cataluña; y la pérdida de capacidad productiva de Castilla⁴⁶. Junto a éstas, otras causas apuntadas para entender la crisis serían la tardía incorporación de Santander a la navegación moderna, por las insuficiencias que presentaba su puerto, o, según los coetáneos, la propia absorción del ferrocarril de Alar por la Compañía del Norte en 1874, introduciendo aquel trazado en un conjunto en el que el puerto santanderino ya no constituía la clave del mismo, ni mucho menos un instrumento a su servicio⁴⁷.

En definitiva, todos estos factores empezaron a remover las bases de lo que hasta entonces habían sido los pilares básicos de la economía de Santander, basada principalmente en el comercio de harinas y trigos castellanos. De esta forma, a partir de ese momento la burguesía de negocios empezó a buscar nuevos derroteros para tratar de superar la crisis, teniendo que surgir éstos en la propia Cantabria. Así, en las últimas décadas del siglo XIX, encontró nuevas vías para salir de la crisis a partir de cuatro subsectores diferentes, que iniciaron desde ese instante un importante desarrollo. Nos estamos refiriendo al sector primario, a la minería, a la actividad industrial y al turismo. Efectivamente, las posibilidades que estos subsectores presentaban y las inversiones

⁴⁴ Sazatornil (1989), pág.423.

⁴⁵ *Ibidem*, pág.424.

⁴⁶ Hoyo (1993), págs.51-53.

⁴⁷ Ortega Valcárcel (1986), págs.60-62.

llevadas a cabo por la burguesía santanderina fueron determinantes para la superación de la crisis comercial mencionada⁴⁸.

Precisamente, miembros destacados de esta burguesía fueron Juan Pombo y sus hijos César y Arturo, quienes se convirtieron en los grandes animadores e impulsores de los baños del Sardinero. En efecto, en 1868 César y Arturo Pombo obtuvieron la concesión del balneario de la primera playa, mientras su padre inició las obras del Gran Hotel y del casino, finalizadas en 1874. Sabemos que durante estos años centrales de los setenta se produjo un aumento de turistas en Santander en detrimento de San Sebastián, inmersa en plena guerra carlista. De hecho, durante la Restauración borbónica, a partir de 1875, fue cuando el Sardinero experimentó un importante proceso de urbanización. Tras el estallido de la Revolución de 1868, la finca “La Alfonsina” fue incautada por la Junta Revolucionaria, de suerte que el municipio intentó anular la donación, aunque terminó fracasando en su deseo de recuperar los terrenos. El contencioso se mantuvo hasta 1886, cuando aquellos fueron vendidos a un grupo de burgueses locales que impulsaría el desarrollo urbano de la zona. Así, en 1889 varios concejales propusieron un proyecto de urbanización de la llamada “plaza del Sardinero”, abogando por la mejora de esta plaza y del Sardinero en general⁴⁹. De manera que, a medida que esta zona se fue configurando como un espacio balneario y residencial, las actividades portuarias se vieron relegadas hacia el interior de la bahía, a su sector suroeste.

Por consiguiente, desde finales del siglo XIX podemos hablar de una etapa urbanística caracterizada por la promoción y la explotación de negocios ligados a la conversión de Santander en destino turístico. En este sentido, las primeras décadas del siglo XX fueron especialmente significativas, debido, fundamentalmente a la construcción del palacio de la Magdalena (1912), ofrecido por el Ayuntamiento al rey Alfonso XIII, de suerte que desde 1913 hasta 1931 la familia real pasaría parte de sus vacaciones estivales en la ciudad, con el consiguiente efecto de arrastre que este hecho tuvo. A partir de ese momento, el tono de la estación balnearia cambió completamente, puesto que ya no se trataba únicamente de la presencia de la nobleza y de la alta burguesía castellana y local, con lo que las posibilidades turísticas de Santander se incrementaron considerablemente. En 1913 se construyó el Gran Casino del Sardinero y cuatro años más tarde se inauguraba el Hotel Real, edificios emblemáticos acordes con la nueva categoría turística de la ciudad. Ahora bien, junto a estos inmuebles señeros, se construyeron otros hoteles, así como numerosos palacetes y villas, de manera que todas estas iniciativas tuvieron una incidencia directa en la trama urbana, ya que en ellas se apoyó su ampliación hacia el este, creando un nuevo espacio urbano con unas funciones muy específicas, a saber: constituir un lugar para el alojamiento veraniego y servir de espacio de localización de las infraestructuras recreativas⁵⁰.

Por lo tanto, la influencia de la actividad turística en el desarrollo urbanístico de Santander desde finales del s.XIX es evidente. Primeramente a mediados de esa centuria, cuando se descartó instalar la estación ferroviaria en el Sardinero, pero, sobre todo, en las últimas décadas de ese siglo, cuando se vio claramente las potencialidades turísticas de esa zona. Tal es así que la expansión urbana hacia el este estuvo determinada por esa cada vez mayor importancia que fue teniendo el turismo en la estructura económica de la ciudad de Santander y culminó con el plan de ensanche del Sardinero de 1925. De esa forma, poco a poco se fue tendiendo hacia una distribución funcional del espacio que integraba ya, gracias a la mejora en los medios de transporte,

⁴⁸ Para este cambio, véanse Gómez Portilla (1982), 2ª parte, Ortega Valcárcel (1986), págs.65-90, y Barrón García (1992).

⁴⁹ Sazatornil (1994), pág. 44 y ss.

⁵⁰ Meer Lecha-Marzo y Ruiz de la Riva (1998), pág.131. Véase también Gil de Arriba (1992), cap.11.

a todos los pueblos de la bahía de Santander. Así, distinguimos los puertos mineros de Astillero y San Salvador, los pueblos dispersos de la cuenca minera y los núcleos rurales del fondo de la bahía de la misma ciudad de Santander, caracterizada por unos componentes fundamentalmente residencial y comercial⁵¹, aunque con una periferia septentrional de carácter industrial, un puerto tradicional dedicado a la construcción naval y al comercio, un ensanche de Maliaño especializado en el sector industrial y un Sardinero-Magdalena orientado a la actividad turística. De esta forma, mientras la zona oriental de la ciudad se fue especializando como importante centro turístico, la occidental sirvió de base para su expansión industrial, configurándose un modelo bien distinto al de San Sebastián.

4.- Conclusiones

A lo largo de estos aproximadamente cien años de historia del turismo español, se puede hablar, por consiguiente, de la creación de dos modelos diferentes de ciudad de veraneo, en función de dos factores especialmente importantes: la propia ubicación de la playa respecto del trazado urbano tradicional y de las desiguales bases económicas de las que ambas ciudades analizadas partían. Así, en el caso de San Sebastián la playa está situado muy cerca del antiguo casco medieval, de suerte que el ensanche se hizo pegado a la propia playa, mientras que en Santander las playas del Sardinero se ubican a unos tres kilómetros del centro histórico de esa ciudad. Además, la propia distribución de las actividades económicas en el espacio fue distinta en un caso y en otro. En San Sebastián, la decisión más importante en este sentido fue el traslado de la función portuaria industrial a la vecina localidad de Pasajes, de suerte que el puerto local se reservó casi exclusivamente para la pesca, a la vez que se vieron las potencialidades turísticas de una playa que muy pronto pasó a ser totalmente urbana. En Santander, por el contrario, al estar la playa mucho más alejada, podríamos decir que el espacio balneario del Sardinero estuvo inicialmente yuxtapuesto a lo que era Santander propiamente dicho y sólo después “anexionado”. Por lo tanto, el veraneo practicado en el Sardinero no determinó el trazado urbano de la misma manera que en San Sebastián, donde las posturas por un modelo de ciudad u otro fueron enconadas. La determinación urbanística del Sardinero fue mucho menor, al hablar precisamente de un modelo de playa exterior y al haber reservado el ensanche hacia el oeste de la ciudad para la ampliación de sus actividades portuarias.

Bibliografía:

- ACHON, José Angel (1998): *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. T.2.- Edad Moderna, 1500-1833*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- ARTOLA, Miguel (1963): *Historia de la reconstrucción de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- (2000): “La rueda de la fortuna: 1700-1864”, en IDEM (ed.): *Historia de Donosita-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, Hondarribia.
- ASTIAZARAIN, M^a Isabel (1995): *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN (1921): *Libro de presupuestos, 1921*, Artes gráficas Nerecán, San Sebastián.

⁵¹ Gómez Portilla (1982), pág.417 y apartado 7.2.

- BARRON GARCIA, José Ignacio (1992): *La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908)*, Ayuntamiento de Santander y Librería Estudio, Santander.
- BONA, Félix (1877): *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*, Sociedad Económica Matritense, Madrid.
- BOYER, Marc (2000): *Le tourisme de l'an 2000*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon.
- CALVO SÁNCHEZ, M^a Jesús (1983): *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- CASTELLS, Luis (2000): "La Bella Easo: 1864-1936", ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donosita-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, Hondarribia.
- CHADEFAUD, Michel (1987): *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour*, Université de Pau, Pau.
- CORBIN, Alain (1993, ed. or. 1988): *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Mondadori, Barcelona.
- CORTAZAR, Antonio (1864): *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema "Porvenir"*, Imprenta de I. R. Baroja, San Sebastián.
- FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo (1982): "Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad", en JIMENEZ DE ABERASTURI, J. C. (coord.): *Estudios de Historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián.
- FERNANDEZ FUSTER, Luis (1991): *Historia general del turismo de masas*, Alianza, Madrid.
- FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano (1974): *Crecimiento económico y transformaciones sociales en el País Vasco (1100-1850)*, Siglo XXI, Madrid.
- GARATE, Montserrat (1976): *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- (1986): "Cambios urbanos y transformaciones económicas en la sociedad donostiarra durante la primera mitad del siglo XIX", *BRSBAP*, cuads.3-4.
- y MARTIN RUDI, Javier (1995): *Cien años de la vida económica de San Sebastián*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- GARCIA COLMENARES, P. (1993): "Transformaciones urbanísticas e industriales", *Ayer*, nº9.
- GIL DE ARRIBA, Carmen (1992): *Casas para baños de Ola y Balnearios Marítimos en el Litoral Montañés, 1868-1936*, Universidad de Cantabria y Fundación Marcelino Botín, Santander.
- GOMEZ MENDOZA, Antonio y LUNA RODRIGO, Gloria (1986): "El Desarrollo Urbano en España, 1860-1930", *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, año IV, nº2.
- GOMEZ PORTILLA, Pedro (1982): *La ordenación industrial del territorio. La comarca de Santander*, tesis doctoral inédita, Universidad de Santander.
- GONZALEZ PORTILLA, M. et alii (1995): *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- HOYO, Andrés (1993): *Todo mudó de repente. El horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*, Universidad de Cantabria y Asamblea Regional de Cantabria, Santander.
- LARRINAGA, Carlos (1996): "La marginación del sector secundario en el planeamiento urbano del siglo XIX. EL caso de San Sebastián", *Lurralde*, nº19.
- (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.

- MADRAZO, Santos (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos y Turner, Madrid.
- MARTINEZ VARA, Tomás (1983): *Santander de villa a ciudad*, Ayuntamiento de Santander y Librería Estudio, Santander.
- MEER LECHA-MARZO, Angela de y RUIZ DE LA RIVA, Eduardo: “Santander ciudad industrial y balnearia: proyectos y procesos urbanos (1898-1920)”, en VVAA: *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su Puerto*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- ORTEGA VALCARCEL, José (1986): *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander, Santander.
- (1998): “Santander, metrópoli colonial: cambios económicos y espaciales (1750-1898)”, en VVAA: *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su Puerto*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- PALACIO ATARD, Vicente (1960): *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, CSIC, Madrid.
- PEREZ NUÑEZ, Javier (1991): “San Sebastián en el siglo XIX: entre la reconstrucción y el ensanche (1813-1863)”, en SAMBRICIO, Carlos (ed.): *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- POZUETA, Julio (1985): “Santander. El puerto y la ciudad en la historia”, en IDEM (dir.): *Santander: el puerto y su historia*, Junta del Puerto de Santander y MOPU, Santander.
- REHER, David S. (1986): “Desarrollo urbano y evolución de la población: España 1787-1930”, *Revista de Historia Económica*, IV, nº1.
- (1989): “Urban growth and population development in Spain, 1787-1930”, en LAWTON, R. y LEE, R. (ed.): *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century*, Liverpool University Press, Liverpool.
- ROZA, Maximino (1995): *Los balnearios marítimos en Asturias (1848-1935)*, Fundación Alvargonzález, Gijón.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (1969): “El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)”, *Moneda y Crédito*, nº108.
- SAZATORNIL, Luis (1989): “Semántica de la ciudad-balneario: el caso del Sardinero de Santander (1840-1900)”, *Archivo Español de Arte*, nº248.
- (1994): “El Sardinero. De casa de baños a ciudad-balneario”, en *Exposición Baños de Ola en el Sardinero*, Ayuntamiento de Santander, Santander.
- VALERO, Alet (1993): *Oriente, playas y castillos. Pratiques, images et politiques touristiques en Espagne entre 1830 et 1928*, tesis doctoral inédita, Universidad de Aix-Marseille I.
- WALTON, John K. (2001): “Consuming the Beach. Seaside Resorts and Culture of Tourism in England and Spain from the 1840s to the 1930s”, in BARANOWSKI, S. y FURLOUGH, E. (eds.): *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*, The University of Michigan Press.
- (2002): “Planing and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936”, *Planning Perspectives*, nº17.
- y SMITH, J. (1996): “The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián d the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s”, en BARKE, M.; TOWNER, J. and NEWTON, M. T. (eds.): *Tourism in Spain. Critical Issues*, CAB International, Oxon (U.K.).

- ZURBANO, José-Gabriel (1999): “Comercio y desarrollo portuario”, en VVAA: *Pasaia: memoria histórica y perspectivas de futuro*, Museo Naval, San Sebastián.