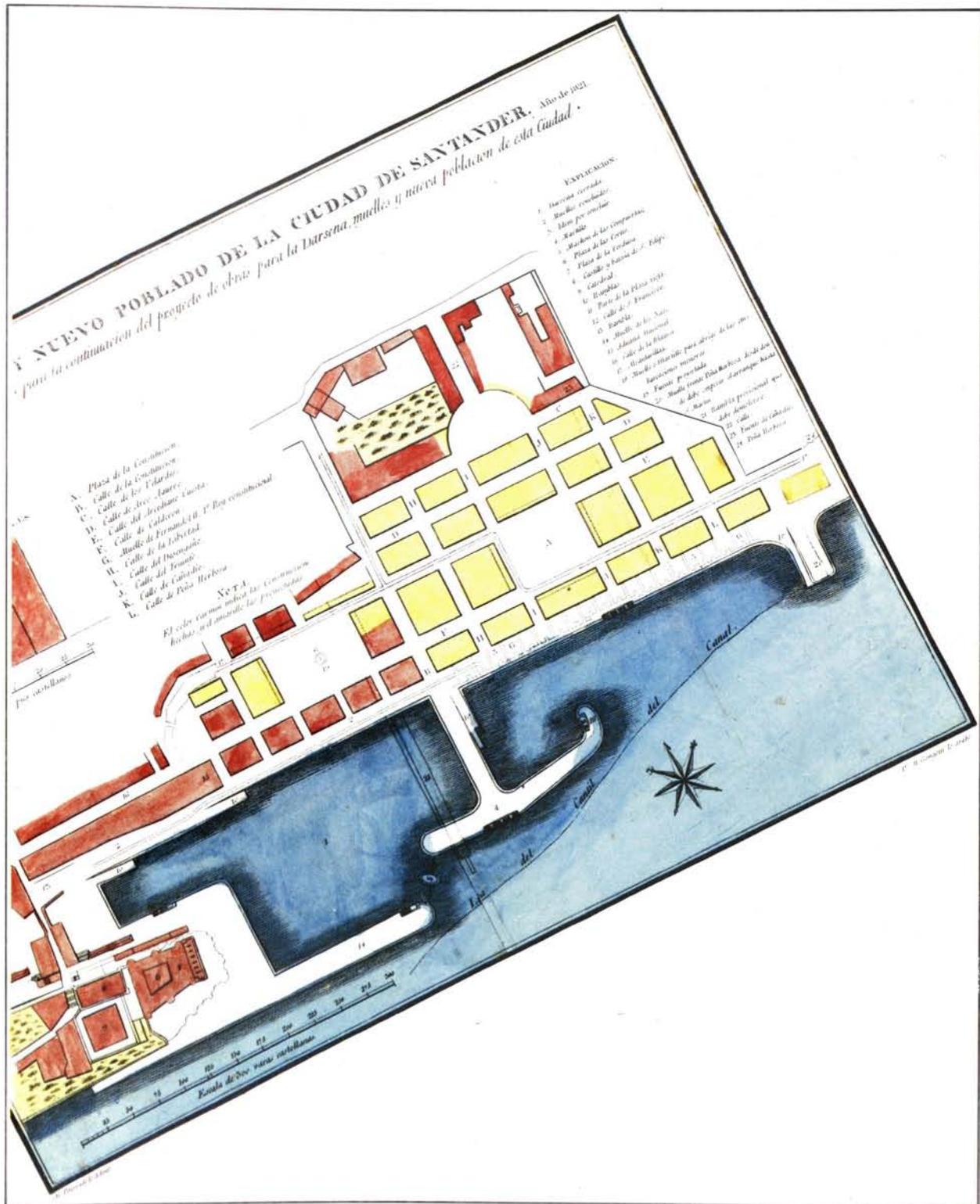


CIUDAD Y TERRITORIO

OCTUBRE-DICIEMBRE 1984

NUMERO 62



CIUDAD Y TERRITORIO

Octubre-diciembre 1984

NUMERO 62

CONTENIDO

CANTABRIA. LOS PROCESOS DE CONSTRUCCION DE UN ESPACIO REGIONAL.

3 José Ortega Valcárcel.

PROCESOS DE ESTRUCTURACION TERRITORIAL EN TORNO A LA BAHIA DE SANTANDER.

9 José María Ureña Francés y Pedro Gómez Portilla.

RELACIONES E IMPLICACIONES EN EL MODELO CIUDAD/PUERTO DE SANTANDER.

23 Julio Pozueta Echavarri.

INCENDIO Y TRANSFORMACIONES URBANAS: SANTANDER 1941-1955.

35 Mercedes Cesteros Sedano, Angela de Meer Ledra-Marzo
e Isabel Sierra Alvarez.

LA FORMACION DEL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA. RELACION E INCIDENCIA CON EL MODELO TERRITORIAL.

55 Pedro Gómez Portilla.

DIFERENCIACION Y JERARQUIZACION DEL ESPACIO RURAL EN CANTABRIA:

65 EL EJEMPLO DEL VALLE DE TORANZO.
Bernardo Arceo Minguez y Manuel Corbera Millán.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y ESPACIOS RURALES: APROXIMACION A SU ESTUDIO EN CANTABRIA.

81 B. Arceo Minguez, M. Corbera Millán,
L. de la Fuente Fernández y J. Sierra Alvarez.

EDICION: Instituto de Estudios de Administración Local • **DIRECCION DE LA REVISTA:** Fernando de Terán • **REDACCION Y COORDINACION:** Centro de Estudios Urbanos del I.E.A.L. • **Adjunto a la Dirección de la Revista:** Joaquín Jalvo • **Secretaría de Redacción:** Mercedes de Lope y Luis Sanz.

COMITE DE REDACCION: Presidente: Luciano Parejo Alfonso, Director del I.E.A.L. • Vicepresidente: Javier García-Bellido, director del C.E.U.R. • Vocales: Enrique Bardaji, Jordi Borja, Eladio Fernández Galiano, Carmen Gavira, Laureano Lázaro, José Mañas, Carlos Sambricio, Arturo Soria.

CONSEJO ASESOR: Antonio Bonet, Manuel Castells, José Antonio Fernández Ordóñez, Eduardo García de Enterría, Josefina Gómez Mendoza, Fernando González Bernáldez, Jorge Enrique Hardoy, Emilio Larrodera, Juan Navarro Baldeweg, Manuel Ribas Piera, Ramón Tamames.

COLABORADORES CORRESPONSALES: (Relación inicial): Giuseppe Campos Venutti (Italia), Samuel Jaramillo (Colombia), Claude Lelong (Francia), Jaime Matas (Chile), Rubén Pesci (Argentina), Nuno Portas (Portugal), Allan Randolph Brewer (Venezuela), Agustín Rodríguez Bachiller (Reino Unido), Roberto Segre (Cuba), Gustavo Bacacorzo (Perú).

Dirección, Redacción y Administración: Centro de Estudios Urbanos, I.E.A.L., Sta. Engracia, 7, 28010 MADRID, Tel. 446 17 00 • Diagramación: Olegario Torralba • Cuidado de la edición: Gregorio Burgueño, Publicaciones I.E.A.L. • Publicidad: Exclusivas Barberá, Padilla, 80, 1º C, 28006 MADRID. Tel. 402 96 57 • Impresión: GELSA, Pinos baja, 87. Depósito legal: M-10422-1970.

Suscripciones: cuatro números anuales: 2.000 ptas. Número doble: 1.200 ptas. Suscripción estudiantes: 1.700 ptas.

No se mantendrá correspondencia en relación con los trabajos no solicitados.
Los originales se remitirán acompañados de un resumen, de no más de cien palabras, así como con los datos de profesión, dirección y teléfono.

Los artículos firmados expresan únicamente la opinión de sus autores y son de su exclusiva responsabilidad a todos los efectos.

CIUDAD Y TERRITORIO

Octubre-diciembre 1984

NUMERO 62

CONTENIDO

TRANSFORMACION DEL LITORAL E INTERVENCION
PUBLICA: EL CASO DE CANTABRIA.

93 Javier Leonardo Martín y Julio Pozueta Echavarri.

ESTRUCTURA, EVALUACION Y PREFERENCIAS
ESPACIALES EN CANTABRIA. Un estudio de geografía
de la percepción.

101 Alberto Luis Gómez y Pedro Requés Velasco.

ENSAYO BIBLIOGRAFICO SOBRE CANTABRIA.
LA ORGANIZACION DE SU ESPACIO.

121 Enrique Orduña Rebollo.

Presentación

CANTABRIA. LOS PROCESOS DE CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO REGIONAL

José Ortega Valcárcel (*)

En poco más de doscientos años, si consideramos el período en su raíces históricas, y en apenas un siglo, si nos atenemos a la intensidad y generalización de los procesos, Cantabria ha experimentado una profunda transformación que ha afectado a sus caracteres más sustanciales y a sus rasgos más epidémicos, hasta el punto de crear una nueva imagen de la misma. La Cantabria de hoy es un producto reciente y radicalmente distinto de la Cantabria secular. En este sentido, los últimos ciento cincuenta años han supuesto la construcción de un espacio moderno. La distancia recorrida es, quizás, la que separa *La Montaña*, en su acepción secular, de la Cantabria de hoy.

En este proceso de transformación territorial intervienen algunos componentes decisivos por su implicación en los cambios ocurridos. El primero, en orden cronológico, y quizás el más relevante en su incidencia espacial, es la introducción de Cantabria en la esfera de la circulación económica moderna, en la segunda mitad del siglo XVIII, como espacio-mediación en el comercio exterior castellano, a través del puerto de Santander. Es una integración que tiene como eje territorial el nuevo camino Real de Castilla, que atraviesa Cantabria de sur a norte, desde Reinosa a Santander.

El segundo, consecuente del anterior, es la progresiva primacía territorial y económica de Santander-ciudad, que polariza el desarrollo urbano y regional en un proceso ininterrumpido, origen de uno de los rasgos determinantes del espacio actual de Cantabria.

El tercero es la industrialización, un fenómeno con antecedentes varios, pero que responde de forma primordial al siglo XX. La aparición y desarrollo de la gran industria moderna, las modalidades con que se presenta en Cantabria y las características estructurales que posee, han condicionado la configuración regional y han impreso en el territorio directrices fundamentales que no afectan sólo al ámbito de los establecimientos industriales sino que han influido, con extraordinaria intensidad, en el conjunto del territorio, de modo directo en unos casos, de forma indirecta en otros; en todos han suscitado la alteración y mutación, en gran medida irreversible, de las actividades, economía, sociedad y espacio rurales de Cantabria.

La cuarta, y más reciente en su cristalización, ha sido la progresiva orientación económico-territorial hacia la prestación de servicios de ocio y tiempo libre.

Sus consecuencias, a pesar de este carácter más reciente, no dejan de ser definitivas para la delineación del actual espacio de Cantabria.

Estos cuatro procesos representan cuatro claves territoriales en el entendimiento e interpretación del espacio regional de Cantabria (1).

(*) Catedrático de Geografía de la Universidad de Santander.

(1) Un análisis de la Cantabria actual, en su dimensión regional, en ESTUDIO regional de Santander. Santander. Cátedra de Urbanismo, 1980; 106 p. Para el proceso de tránsito a la economía moderna, cfr.: J. ORTEGA VALCARCEL, "Cantabria de ayer a hoy. El Tránsito a la modernidad" en P. MADOZ. Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico. Santander. Ed. facsimilar. Ambito Ed. Librería Estudio, 1984.

Valles y puertos de La Montaña: el espacio preindustrial

Durante siglos Cantabria ha sido *La Montaña*; desde los siglos medievales esa denominación significa que Cantabria es un territorio rural, cuya base socioeconómica es la actividad agraria, en un contexto de montaña atlántica, incluidas las "montañas bajas", es decir, las áreas litorales. *La Montaña* es una tierra de comunidades campesinas dedicadas preferentemente a una explotación ganadera extensiva. Comunidades rurales aldeanas, de muy pequeña dimensión, agrupadas en *aldeas* y *barrios* de reducido tamaño, que se sustentan sobre un escaso espacio de cultivo y un extenso territorio inculto, mayoritario, y que descansan sobre estructuras sociales comunitarias de fuerte marca colectivista. Este esquema básico es válido para las comunidades costeras y para las del interior, desde la mar hasta la divisoria catábrica y los valles de Campoo-Valderredible. De modo similar a lo que ocurre en la mayor parte de la montaña atlántica (2).

La base territorial que relaciona estas comunidades agrarias entre sí y que sustenta su desarrollo económico son los *valles*. Estos responden, por un lado, a una realidad física, que segmenta Cantabria en una serie de corredores paralelos entre la costa y la divisoria cantábrica. Responden, en mayor medida, a la necesidad de garantizar un sistema de explotación pastoril mediante la alternancia de utilización de los pastizales de invierno —en las partes bajas— y de verano —en los puertos altos—. Los *valles* articulan económica, social y territorialmente esta relación necesaria, y en consecuencia las distintas comunidades locales entre sí, a través de comunidades de pastos, concordias, etc., y por medio de las propias entidades administrativas (3).

Las pueblas urbanas no han podido transformar esta estructura territorial básica. Los núcleos urbanos medievales, localizados en la costa, de tamaño mínimo, decadentes a partir del siglo XVI todos ellos, retraídos en la actividad pesquera local y en la residencia "rentista" de algunos propietarios de la tierra, no cambian un panorama eminentemente rural; entre otras razones porque les falta incluso la más elemental red de caminos (4). En consecuencia, Cantabria es, hasta el siglo XVIII al menos, un espacio regional frag-

mentado; esta fragmentación constituye una característica bien geográfica de la Cantabria secular que afecta al propio irrelevante fenómeno urbano, puntual y aislado.

La integración progresiva en la economía moderna

La mitad del siglo XVIII es, para Cantabria, el período inicial de un despegue que tendrá en los siglos siguientes sus etapas más efectivas. En ese siglo, de la mano de los designios y estrategias de la política económica de los borbones, y de las circunstancias internas y exteriores de la España coetánea, se produce la integración de Cantabria, *a través de una voluntad exterior*, en los circuitos económicos internacionales de la economía mercantil capitalista emergente. Esta integración se polariza, en principio, en el puerto de Santander, vinculado al espacio económico castellano a través de la nueva carretera o camino Real de Reinosa, terminado precisamente en 1753. El tráfico que lo anima es exterior, de tránsito, con las lanas y harinas castellanas por una parte, con los productos ultramarinos —azúcar, cacao, cueros, etcétera— por otra (5).

A pesar de ese carácter, este eje, frágil y tenue en el conjunto regional, se convierte en el cordón umbilical que sostiene la vida económica de Santander —ciudad y puerto— durante más de ciento cincuenta años; se convierte también en la arteria económica de Cantabria, a partir de la cual se difunde el proceso de transformación interna, incorporando el espacio de Cantabria al mundo moderno. La evidencia y la conciencia de tales efectos positivos es patente ya a mediados del siglo XIX (6). Es el momento en que el ferrocarril refuerza este papel de arteria territorial y define de modo definitivo el carácter de eje económico regional, auténtico gozne espacial de la Cantabria moderna. Establecimiento del ferrocarril, promovido por los intereses mercantiles y fabriles de los comerciantes y harineros montañeses y castellanos, por la burguesía capitalista y portuaria santanderina; que es contemporáneo, en cierta medida, del afianzamiento en Cantabria de la actividad minera, que viene a reforzar las relaciones económicas y territoriales con el sistema económico internacional capitalista e industrial y que estimula, por otra parte, la implantación de una red ferroviaria complementaria, de vía estrecha, ya en los finales del siglo XIX y principios del XX (7).

Los años cincuenta de la pasada centuria contemplan en Cantabria una auténtica fiebre minera, provocada en parte por la implantación de la Real Compañía Asturiana en el gran yacimiento de Reocín. Los minerales de cinc en el sector occidental, y los de hierro en el resto; y las compañías extranjeras y locales protagoni-

(2) J. GARCIA FERNANDEZ. Organización del espacio y economía rural en la España Atlántica. Madrid. Siglo XXI ed. 1975, 132 p. y J. ORTEGA VALCARCEL. La Transformación de un espacio rural. Las Montañas de Burgos. Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid. Valladolid, 1974.

(3) Relación ya señalada, así como su crisis, por J. M. (ANSO). Estado de las Fábricas, Comercio, Industria y Agricultura en las Montañas de Santander. Santander. Ed. Estudio, 1979; 304 p. Edición del manuscrito correspondiente a finales del siglo XVIII, con estudio introductorio de T. Martínez Vara. Su evolución y regulación en el caso más sobresaliente y que ha perdurado hasta nuestros días, en A. DE LOS RIOS Y RIOS, Memoria sobre las Antiguas y Modernas Comunidades de Pastos entre los valles de Campoo de Suso, Cabuérniga y otros de la provincia de Santander. Santander Imp. de J. Martínez, 1878.

(4) La decadencia ha sido documentada en CANTABRIA a través de su historia. La crisis del siglo XVI. Santander. Institución Cultural de Cantabria, 1979; 256 p. La incomunicación de la región con su capital y con el exterior, así como el mal estado de los caminos se señalan ya en el ESTADO de las Fábricas..., y a mediados del siglo XIX por P. MADOZ, Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid. Imp. P. Madoz, 1849; vol. 13.

(5) V. PALACIO ATARD. El Comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio. Madrid. CSIC, 1960; 205 p.

(6) P. MADOZ, op. cit. vol. 15 p. Cfr. T. MARTINEZ VARA. Santander de villa a ciudad. Un siglo de esplendor y crisis. Santander, 1984. Excmo. Ayuntamiento L. Estudio, 303 p.

(7) Para los sectores sociales que intervienen en el ferrocarril cfr. T. MARTINEZ Vara, op. cit. y G. RUEDA HERNANZ. La Desamortización de Mendizábal en Valladolid, 1836-1853. Transformaciones y constantes en el mundo rural y urbano de Castilla la Vieja. Valladolid, 1980. Institución Cultural Simancas, 686 p.

zan la conversión de Cantabria en un espacio minero de la Europa industrial, que afecta en su explotación a todo el territorio, desde los Picos de Europa hasta Castro Urdiales (8). La minería esboza un primer espacio industrial moderno en Cantabria y aparece como un agente que remueve las estructuras socioeconómicas preexistentes, al generalizar un proceso de resquebrajamiento de la sociedad rural y campesina difundido por toda la región. La explotación minera se apropió de miles de Hectáreas de tierras comunales y espacios de cultivos, y se apropió sobre todo de la fuerza de trabajo de miles de campesinos, incorporados entonces, de forma masiva, a relaciones de producción asalariadas, favorecido en parte, y coyunturalmente, por la crisis de los años cincuenta del pasado siglo (9).

La minería es también el origen del sistema de trabajo hoy determinante en la realidad social de la Cantabria actual y en la configuración espacial de sus áreas rurales; en la minería surge y se extiende el *trabajo mixto*, mineros-campesinos o campesinos-mineros, asentado sobre la creación y delimitación de cuencas de trabajo locales que la implantación y desarrollo de la industria no hará sino incrementar y generalizar (10). La minería representa, además, la implicación del capital multinacional en el espacio de Cantabria, rasgo sustantivo del desarrollo industrial moderno.

Región industrial y espacios de ocio

Es la industria moderna la que estructura el moderno espacio regional. Aunque la implantación industrial tiene en Cantabria raíces relativamente antiguas, su configuración actual es reciente y exterior en sus formas de establecimiento (11). Incluso las industrias surgidas a lo largo del eje del camino Real, vinculadas a la transformación de los productos del tráfico ultramarino—fábricas de harinas, de curtidos, cerveceras, del vidrio, por citar las más significativas—y promotoras de una primera industrialización local, no llegan a definir un 'espacio industrial moderno'. Sin embargo, si esbozan en su localización preferente lo que va a ser el eje y los núcleos industriales más importantes, por su concentración en la bahía de Santander y en la con-

(8) A. MAESTRE. Descripción física y geológica de la provincia de Santander. Madrid. Junta General de Estadística, 1864; 120 p. y el libro del centenario de la propia Real Compañía Asturiana de Minas, R. C. A. 1853-1953. París, 1954; 213 p. En su momento los contemporáneos fueron conscientes de la situación creada por la minería, al referirse a "la extraordinaria fiebre que se ha desarrollado en nuestra provincia por la minería", cfr. Boletín de Comercio, 1858; n.º 18. A finales del siglo pasado la importancia de la minería es patente, cfr. Nueva Guía de Santander y La Montaña con arreglo al último censo oficial y con notas sobre la reciente división judicial de la provincia de Santander. Santander. Imp. L. Blanchard, 1892; cfrr. pp. 84 y 92/96.

(9) Como apunta el propio Boletín de Comercio. El significado de la crisis de mediados del siglo XIX en T. MARTINEZ VARA. op. cit.

(10) A. ODRIOZOOLA, "Los obreros minero-metalúrgicos del distrito de Santander" en Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería (1912), pp. 217/222.

(11) J. ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO. Historia de una empresa siderúrgica española. Los altos hornos de Liérganes y La Cavada 1622-1834. Santander. Institución Cultural de Cantabria. 260 p. y también en Aportación al estudio de la Historia Económica de La Montaña. Santander. Banco de Santander, 1957, 855 p.

fluencia del Saja-Besaya, en Torrelavega, producto, esta última, del camino y de la industria moderna definiendo ya un proceso de diferenciación regional (12).

Diferenciación y estructura regional que la gran industria moderna consolida ya en el siglo actual. Porque la industria que define el perfil regional de la Cantabria de hoy es un producto de los primeros años del siglo XX. Casi con el siglo se inician los tres grandes sectores industriales de Cantabria; casi con el siglo se configura también la presencia del gran capital multinacional y nacional: las industrias lácteas, dominadas progresivamente por la presencia de NESTLE, a pesar de una primera etapa de desarrollo importante del capital local y nacional en el sector; las industrias siderometalúrgicas relacionadas con el capital local y nacional, y las industrias químicas de base, con la presencia temprana, pionera y dominante, de SOLVAY, constituyen el principio del gran ciclo industrial de Cantabria, el más decisivo en la organización del espacio y en su transformación más profunda, el de mayor incidencia e impacto.

La industria, verdadero relevo de la explotación minera, profundiza la implantación económica capitalista moderna, generaliza la transformación social en asalariados de la fuerza de trabajo campesina, determina su concentración productiva y espacial, impone una reorientación completa de los recursos regionales. La estructura industrial se constituye en la malla territorial de Cantabria (13).

La actividad industria ha provocado, además, la reorientación y subordinación del espacio rural en cuanto las implantaciones industriales han desempeñado una acción determinante en la mutación del campesinado en su doble faceta social y económico-productiva de la explotación campesina. En lo social con su creciente implicación en las tramas del empleo asalariado y mixto, de gran trascendencia en la Cantabria de hoy. En la economía productiva del campo porque la industria, directa o indirectamente, ha inducido una orientación productiva de finalidad industrial, monoproductora, centrada en la leche, que caracteriza a la práctica totalidad de las explotaciones agrarias, de carácter familiar, minifundistas o microfundistas, en su mayor parte, de Cantabria. La contrapartida ha sido el abandono de la ganadería extensiva, y la alternativa, en los espacios comunales y montes, la orientación forestal industrial, largamente anunciada y deseada por la burguesía regional, desde el siglo pasado, hecha realidad conjuntamente por la presencia industrial,—minería e industria celulósica—, la acción de las entidades públicas regionales y nacionales y la legislación (14).

En la transformación de los espacios rurales ha tenido un papel importante el desarrollo de nuevas acti-

(12) P. GOMEZ PORTILLA, La ordenación industrial del Territorio. La comarca de Santander. Santander. Cátedra de Urbanismo, 1982; 985 p. y para Torrelavega, J. ORTEGA, VALCARCEL, J. POZUETA ECHAVARRI, E. RUIZ DE LA RIVA, Análisis Urbanístico. Torrelavega, 1981. Torrelavega. Exmo. Ayuntamiento, 1982; 109 p.

(13) Cfr. P. GOMEZ PORTILLA, op. cit. y Estudio regional op. cit.

(14) Cfr. INFORME sobre el campo montañés. Reseña geográfica, agricultura, ganadería, industrialización agraria, estructura de las explotaciones agrarias y producto neto agrario. Santander. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas y Peritos Técnicos Agrícolas de Santander, 1980; 454 p.

vidades relacionadas con el ocio y tiempo libre que han contribuido a generalizar la mutación inducida por la industria, aunque como tales actividades tengan una mayor antigüedad que la propia industria moderna. Ya en la primera mitad del siglo XIX surge en Cantabria la doble dimensión de los espacios de ocio modernos: Los espacios-balneario asociados a los manantiales de aguas mineromedicinales—abundantes en Cantabria y conocidos desde antiguo—y a las playas, y el “descubrimiento del campo”, como señalan los coetáneos, fundamento de las *residencias secundarias* promovidas por las burguesías urbanas. En ambas dimensiones Cantabria, y Santander en particular, inician entonces un camino ininterrumpido (15). Se configura un sector de actividad que, con el tiempo, adquiere peso específico y desde los años finales del siglo pasado aparece como un elemento fundamental de la construcción regional. El ocio ha generado en Cantabria no sólo un sector de actividad sino una economía regional y un sistema de espacios de ocio considerados cada día más como una alternativa económica y social asumida regionalmente. Al mismo tiempo que ha venido a recuperar, en unos casos, y a consolidar en otros, una elemental red urbana, en la que Santander mantiene una posición dominante.

Santander, capital y espacio de ocio

En el proceso de transformación regional iniciado a mediados del siglo XVIII Santander ha desempeñado un papel destacado. Primero como puerto elegido para la relación exterior de Castilla: La villa languideciente de hidalgos, clero y pescadores, espacio urbano medieval, apiñado en sus dos pueblos y paródicamente abierto en innumerables huertos y espacios libres interiores, amurallado, minúsculo en extensión y población, adquiere, gracias al puerto y el tráfico colonial, un dinamismo considerable. Dinamismo social, patente en la construcción de una comunidad urbana renovada, en rápido crecimiento, inmigrante, burguesa, dominada por el capital mercantil, bancario y naviero (16).

(15) Ya Pascual Madoz, aun en la primera mitad del siglo pasado, se hace eco de la presencia, entonces incipiente, de algunos veraneantes en las playas de Santander y de los asistentes a los balnearios provinciales. Cfr. P. MADOZ. Op. cit., vol. 3, p. 50 y vol. 13, 799/800 pp. El propio P. MADOZ se refiere a la aparición del fenómeno de residencia urbana en áreas rurales —la residencia secundaria— en diversos lugares y en especial en El Astillero, revelador del interés por el campo, como señalan en su momento al referirse a su reciente aparición generalizada, “hace algunos años ha empezado a desarrollarse entre nosotros la afición al campo”. Boletín de Comercio, 1858; n.º 107. A finales del siglo pasado constituye ya un fenómeno social y económico importante, que comienza a tener una proyección espacial, sobre todo en Santander, como destaca la Nueva guía op. cit., que atestigua ya su extensión por toda la provincia, en su litoral, desde Comillas hasta Castro Urdiales y que penetra al interior en los balnearios y en núcleos ajenos a éstos, como Reinosa, donde las primeras décadas del siglo XX provocan la aparición de urbanizaciones de ocio. Cfr. J. G. DE LA PUENTE. Reinosa y el Valle de Campoo. Santander. Imp. El Pueblo Cántabro, 1916; 185 pp. Desde los años cincuenta se contempla ya claramente como una actividad fundamental a potenciar. Cfr. V. MIRAMAR. “Nuestro capital turístico”. En Economía Montañesa, 1949(36), 14/16 pp. Un análisis e interpretación del proceso en J. POZUETA ECHAVARRÍ El proceso de urbanización turística. La producción del Sardinero. Santander. Cátedra de Urbanismo, 1980; 450 f. (fotocopiado).

(16) Cfr. T. MARTINEZ VARA, op. cit.

Dinamismo espacial, que transforma, por desbordamiento, el pequeño núcleo medieval, en una nueva ciudad—*la nueva población*— con ensanches precoces y quizás pioneros, ortogonales, modernos, modelo de urbanismo ilustrado y burgués, tanto en su forma, como en su contenido y en su ejecución, que ocupan los terrenos ganados al mar, terrenos de expansión de la ciudad, del puerto y de sus actividades económicas (17).

Dinamismo económico, porque en relación con el puerto y con su tráfico Santander se convierte en una ciudad industrial, al tiempo que mantiene una creciente actividad mercantil portuaria, que se revela en un proceso de continuada expansión de las instalaciones del puerto hasta darle su configuración actual. Puerto y ciudad se identifican hasta los inicios del siglo XX (18).

La disociación ciudad-puerto aparece en el momento en que la crisis colonial, la crisis minera, y las perspectivas industriales y de ocio revelan la mutación de la ciudad mercantil. Con el siglo XX Santander, lenta y progresivamente, adquiere su perfil social de ciudad residencial, de ciudad de veraneo y capital provincial. Se reconvierte en ciudad de rentistas, funcionarios, comerciantes locales; Santander aparece como la ciudad capitalina definida por la administración y polarización de los servicios provinciales. Santander se constituye en el centro comercial de un área metropolitana en rápido crecimiento industrial y obrera. Santander se define cada día más como la ciudad del veraneo castellano y madrileño potenciado en el primer tercio de siglo por la presencia de la familia real.

Esta mutación transforma su continente y su forma. El incendio de 1941, que afecta de forma catastrófica a una parte sustancial de la vieja ciudad medieval y parte de la expansión moderna, es el desencadenante de un proceso de redefinición urbanística, acorde con sus nuevas realidades sociales y económicas. El nuevo Santander se concibe como un espacio de administración, como un centro comercial, en un área central vaciada de sus antiguas poblaciones populares, desplazadas a la periferia. La fachada marítima se reserva para el turismo foráneo. La periferia interior esboza una ciudad inconexa y desarticulada de colonias de inmigrantes y barriadas de poblaciones expulsadas del centro similar al de otras ciudades españolas (19).

El espacio de ocio, en Santander y en el conjunto de Cantabria, representa un proceso de valoración del suelo de excepcionales proporciones. Al mismo tiempo que se sustenta en una imagen subjetiva ampliamente compartida en Santander y en Cantabria, que ambas transmiten al exterior y que tiende a manifestarse como

(17) La nueva ciudad aparece ya configurada en sus rasgos esenciales, aunque no terminada, a mediados del siglo XIX. Cfr. P. MADOZ Op. cit., vol. 13. Información sobre el desarrollo de la ciudad en J. SIMON CABARGA. Santander. Biografía de una Ciudad. Santander. Ed. Estudio, 3.ª ed., 1979; 466 pp. y J. SIMON CABARGA, Santander. Sidón Ibera (2.ª parte de Biografía de una Ciudad). Santander. Ed. Estudio, 1979, 2.ª ed.; 325 pp.

(18) A. CORPAS CASTANEDO. Por Amor a Santander. Estudios y Observaciones acerca de los medios de evitar la ruina del puerto, de nuestro comercio y de nuestra industria, Santander. Imp. S. Cuevas, 1915 (s. p.).

(19) A. DE MEER LECHA MARZO. El proceso de reconstrucción como renovación urbana. Santander, 1941-1955. Santander. Departamento de Geografía, 1982; 133 f. (fotocopiado) e I. SIERRA ALVAREZ. Cambio social en el centro de Santander, 1940-1955. Santander. Departamento de Geografía, 1982; 156 f. (fotocopiado).

espacio de ocio en su conjunto, y por ello componente fundamental de la región.

Industrialización y ocio turístico han consolidado un modelo territorial en Cantabria. Un modelo caracterizado por la polarización urbana y regional. Regional

por la dicotomía entre una parte de la costa y el resto. Urbana porque la capital tiende a concentrar progresivamente la mayor parte de la actividad, la población y los servicios, en una región inacabada en su construcción espacial moderna.



SANTANDER

S. XVI

Grabado de Braun. Siglo XVI.

PROCESOS DE ESTRUCTURACION TERRITORIAL EN TORNO A LA BAHIA DE SANTANDER

José María Ureña Francés (*)

Pedro Gómez Portilla (**)

La bahía de Santander ha sido utilizada de muy diversas formas, en función de los procesos que históricamente se han desarrollado en su entorno. Procesos que se expresan por una primera articulación preindustrial en el siglo XVIII, una importante reestructuración vía la difusión de la actividad minera, la construcción de infraestructuras de transporte y la implantación de modernas

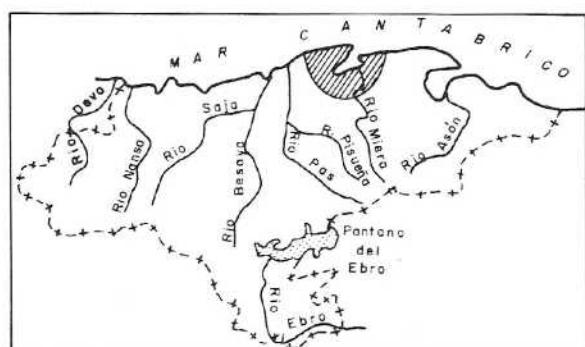
instalaciones industriales y una recomposición con el proceso de metropolización de las últimas décadas. Con la crisis industrial, procesos como la renovación del espacio industrial o la producción del espacio para el ocio determinan un nuevo marco para la explotación del territorio.

1. INTRODUCCION

El ámbito de la Bahía de Santander es una unidad territorial diferenciada de las restantes del marco territorial de Cantabria. Con la Cordillera Cantábrica dominando la parte Sur de la región, los valles, que parten de la Cordillera, se desarrollan de forma paralela entre sí y perpendicularmente a la línea de costa, definiendo el cauce de los diferentes ríos. Se conforma así un territorio en el que las unidades básicas son los valles, la rasa litoral y las bahías de las villas de la costa, complementadas con las áreas comarcales de Liébana y Reinosa, que tienen un carácter singular.

(*) Ingeniero de Caminos.
Profesor titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.

(**) Ingeniero de Caminos.
Profesor titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.



La Bahía de Santander ocupa un lugar específico en esta distribución territorial, en el contexto de las Bahías de la costa. Los límites del entorno comarcal no están definidos de forma precisa, pero existen algunos elementos singulares que clarifican la delimitación. Por un lado, la Bahía, como elemento definidor del ámbito territorial y en torno al cual se articulan los diferentes asentamientos y,

por otro, Peña Cabarga, que establece los límites naturales por el Sur. Entre ambos, el área costera, incluida en una zona de rasas y terrazas litorales y ubicada en los niveles altimétricamente más bajos de la región. En su parte oriental es llana, cubierta de prados y huertas y elevándose suavemente hacia el Sur hasta alcanzar los 188 metros. Al Oeste prosigue la zona de rasas, que termina en lomas montadas sobre el mar, y en el interior, el suelo se eleva bastante más en colinas cuya altitud superan los 500 metros (v.g., Peña Cabarga, 568 metros).

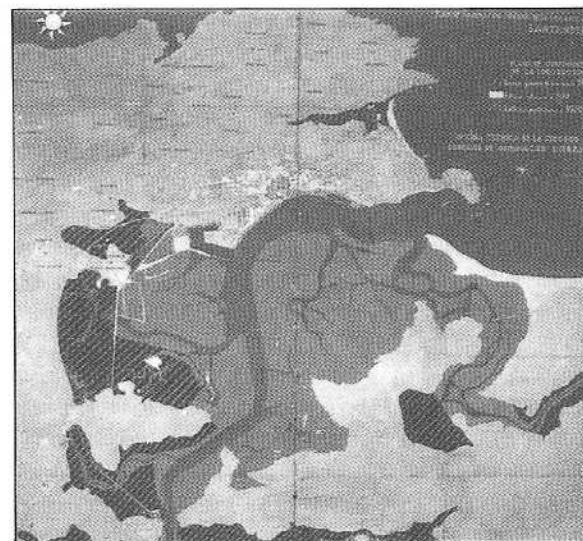
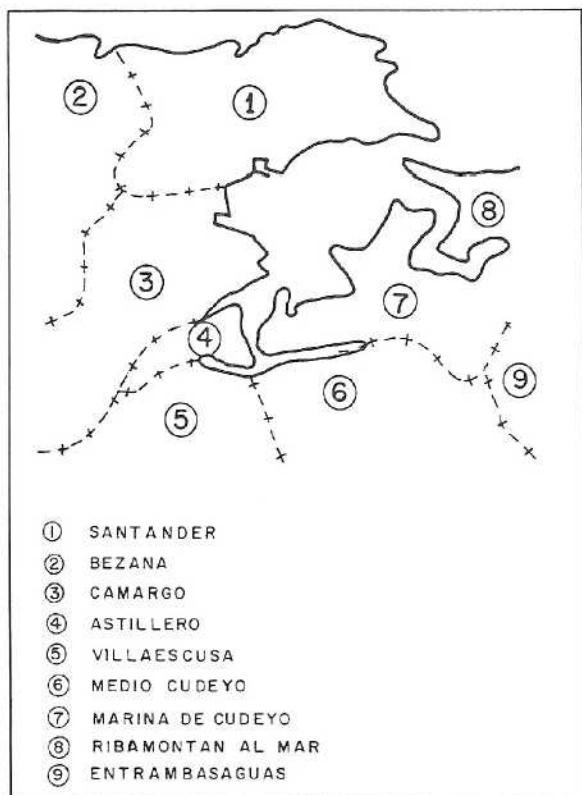
A lo largo del presente artículo nos vamos a referir a diversos ámbitos espaciales en torno a esta Bahía y la ciudad de Santander. En general, nos vamos a referir a algunos de los municipios que limitan con la Bahía o que se encuentran en la rasa litoral y cercanos a la ciudad de Santander; estos municipios son: Astillero, Camargo, Entrambasaguas, Marina de Cudeyo, Ribamonta al Mar, Ribamonta al Monte, Santa Cruz de Bezana, Santander, Villaescusa y Medio Cudeyo, municipios que coinciden con el ámbito territorial del Plan General Comarcal Bahía de Santander, Plan que comenzó a redactarse a finales de los años sesenta, y que no se llegó a aprobar.

los corresponden a una hipotética Comarca de Santander ni tampoco que los otros dos sean áreas homogéneas urbano-industrial y rural del entorno de la Bahía de Santander.

En esta zona de la región de Cantabria se han sucedido en los tres últimos siglos organizaciones productivas diversas, las cuales han conducido a la estructuración del territorio de formas muy diversas. Este artículo tiene como objetivos:

- Presentar el contenido funcional de los territorios en torno a la ciudad de Santander en los tres últimos siglos.
- Expresar las relaciones existentes entre dichos espacios y funciones, proponiendo en cada período histórico el modelo de organización territorial.
- Exponer el carácter singular de la Bahía en dichas organizaciones territoriales.

La Bahía es un recurso específico de este territorio, recurso que ha sido utilizado en las distintas etapas como infraestructura básica para las actividades que se localizan en el mismo. En particular, se va a destacar su papel como canal o nudo de comunicaciones, como espacio natural soporte de



actividades de ocio, como recurso directamente productivo, como espacio capaz de asimilar vertidos urbanos e industriales y como generador de suelo.

La propia utilización de la Bahía, particularmente el uso urbano de la misma, ganando espacio a la Bahía y rellenándolo para convertirlo en suelo urbano, que en muchos casos sería correcto denominarlo rapiña o expoliación y no de «interés público y social», como requiere la Ley de Costas, no va a ser como tal analizado críticamente en este artículo, aun cuando este tema no deba dejar de ser mencionado, por su importancia.

En el Plano de la fotografía adjunta, que forma parte de la exposición del Plan General Comarcal Bahía de Santander, puede apreciarse en rayado oscuro las zonas aproximadas de la bahía que han sido transformadas en suelo.

Como queda reflejado en el trabajo de A.

También se va a hacer referencia a una subdivisión del ámbito anterior que se viene admitiendo en los últimos años, en un ámbito denominado Arco Noroeste, formado por los municipios de Astillero, Camargo, Santa Cruz de Bezana y Santander, y en otro, denominado Arco Suroeste, integrado por el resto de los municipios.

Estos ámbitos se utilizarán, a pesar de que no tienen un significado territorial plenamente correcto, ya que ni se puede afirmar que el primero de

Cendredó y J. R. Díaz de Terán (1), la superficie total de la Bahía de Santander se ha reducido entre 1837 y 1977 en un 46 por 100, lo que representa unas cifras extraordinariamente significativas para expresar el importante papel que la bahía ha tenido en la organización territorial y urbana de esta zona.

Este proceso de ocupación de superficie de la Bahía refleja una acumulación de actividades, uno de cuyos catalizadores es, sin lugar a dudas, la propia Bahía. Es por ello también por lo que en una primera aproximación puede resultar correcto hablar de un territorio integrado (comarca?) en torno a la Bahía de Santander.

En este artículo se va a prestar poca atención a tres temas que son significativos en el contexto de la Bahía y ciudad de Santander. Por un lado, el incendio del centro de la ciudad de Santander en 1941 y la creación del Sardinero son tratados de forma somera, dado que son objeto más específico de otros artículos de esta misma revista. De forma más injustificada, ha dejado de ser tratado en este artículo el espacio rural y el cambio de contenido funcional de las explotaciones agrícolas y ganaderas del entorno de la Bahía.

2. LA ARTICULACION ESPACIAL DEL SIGLO XVIII

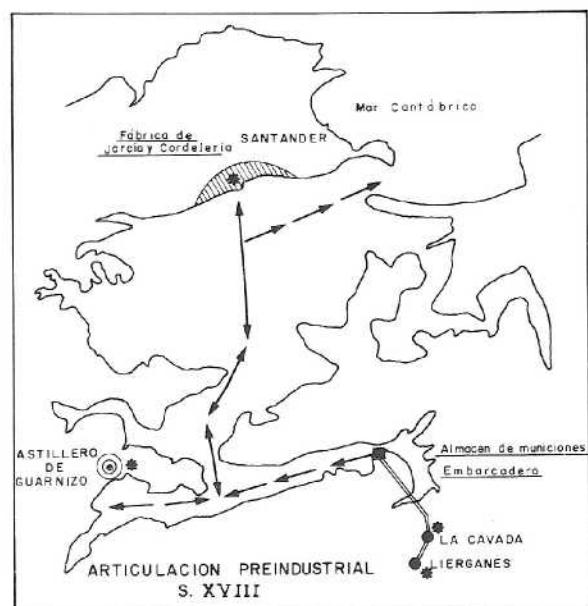
En el siglo XVIII, y junto a procesos a nivel regional, como la fabricación del hierro en las «ferrerías», o de curtidos..., se conforma en torno a la Bahía de Santander un conjunto articulado de empresas de tipo estatal, que, de forma coyuntural y al amparo de circunstancias políticas favorables, se integran en una *amplia unidad de producción*, para producir el material (buques y complementos), que demanda la Armada Española. El Estado interviene explícitamente en la formación de esta unidad a través de empresas públicas de los alrededores de la Bahía (Guarnizo, La Cavada y Liérganes), que estaban bajo la dependencia del Ministerio de la Marina. La unidad funcional de producción de material marino se constituye por estas empresas públicas y por las empresas del montañés Juan Fernández de Isla, complementarias de aquéllas.

Si bien, el impacto territorial más importante de este complejo industrial a nivel regional es la sobreexplotación y consiguiente devastación de sus bosques para obtener la madera necesaria, tanto para los bosques como para las ferrerías, a nivel del área de estudio, la organización territorial se ve determinada por las relaciones entre las indicadas empresas.

El Real Astillero de Guarnizo es la base del conjunto productivo, por cuanto en torno a su producción (buques) se articula producción de las otras empresas. Localizado en el Sur de la Bahía, sobre un antiguo astillero sin relevancia, se confor-

ma como foco inductor del incipiente entramado preindustrial.

Las Reales Fábricas de Cañones de La Cavada y Liérganes, directamente ligadas al Astillero en su producción, explicitan con él un amplio marco mutuo de dependencias y relaciones interindustriales.



La separación entre ambas localizaciones, determinada por las diferentes exigencias funcionales, no es impedimento para que se conforme un amplio conjunto de relaciones espaciales a través del intercambio de productos. Relaciones que se amplían a la villa de Santander, en donde están ubicadas las empresas de fabricación de jarcias y cordelería para los buques (Tinglados de Fernández de Isla).

Hasta la consolidación del antiguo astillero de Guarnizo como Real Astillero, la única entidad de población significativa en el entorno de la Bahía es la villa de Santander, antiguo poblado de pescadores convertido en núcleo en expansión por un incipiente desarrollo comercial. El resultado palpable del proceso de integración se manifiesta en la exaltación de un nuevo asentamiento en el ámbito de la Bahía: Astillero-Guarnizo, que aparece con entidad propia.

Este asentamiento se articula con la villa de Santander, en continua expansión, y con los núcleos de La Cavada y Liérganes, conformando una unidad territorial amplia y estructurada primordialmente por vía marítima y por una incipiente red de caminos.

En este período, la integración funcional de las actividades del complejo industrial de producción de buques no genera una articulación territorial de todo el espacio intermedio del entorno de la Bahía, sino que dicha integración es esencialmente de tipo puntual. Están articulados entre sí Santander, Guarnizo-Astillero y La Cavada-Liérganes, pero el espacio rural intermedio sigue una dinámica independiente y su organización territorial no se ve condicionada por los espacios industriales.

(1) A. Cendredó y J. R. Díaz de Terán (1977). «Caracterización Cuantitativa del Desarrollo Histórico del Relleno de la Bahía de Santander, un proceso natural activado por el Hombre». *Revista de Obras Públicas*, octubre, pp. 797-808.

Existen, por tanto, dos organizaciones territoriales superpuestas y compartiendo, en cierto modo, un territorio común, pero independientes. La organización territorial-industrial, ocupando un espacio puntual y discontinuo, y la organización territorial-rural, ocupando un espacio extenso y continuo.

Esta primera forma de articulación territorial-industrial en torno a la Bahía corresponde, por otra parte, a un modelo de economía dependiente, consistente en la exportación de la producción, buques de guerra, al resto del país y la existencia de un centro decisional —Ministerio de Marina— externo a la región. La desconexión entre el medio de organización rural y el de organización industrial del espacio de la Bahía es específico de la organización dependiente.

La caída del Marqués de Ensenada como Ministro de Marina, que es paralela a la decisión de trasladar el Real Astillero a Galicia, hace que la organización productiva y, por tanto, la organización territorial se debilite y vaya desapareciendo rápidamente dadas las características de la organización funcional del territorio dependiente.

En este período la Bahía mantiene su perímetro natural, con ligeras excepciones en la ciudad de Santander y posiblemente en la zona del Astillero de Guarnizo. En la ciudad de Santander se van comenzando a llenar las antiguas dársenas del Puerto (actual Plaza del Ayuntamiento...) en busca, quizás, de mayor espacio para los tinglados y mayores calados para los buques.

3. EL DESARROLLO DE LA CIUDAD COMERCIAL. CAPITALIDAD, INTENSIFICACION DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y ENSANCHE DE LA CIUDAD (1780-1875)

Superada la fase preindustrial y paralizada la unidad de producción articulada en torno al Astillero de Guarnizo (2), el modelo territorial de la Bahía queda afectado en el período 1770-1875 por un conjunto de transformaciones en la villa de Santander y su entorno que llevan aparejada una modificación del sistema territorial vigente.

- 1745. Creación del Obispado de Santander, desvinculado de Burgos.
- 1755. Se otorga a Santander el título de «ciudad».
- 1778. Autorización a Santander para el comercio con las Indias.
- 1785. Creación del Consulado Marítimo-Terrestre y promoción del desarrollo comercial con las colonias.
- 1790. Construcción del Camino de Castilla. Santander-Reinosa.
- 1801. Designación de Santander como capital de la provincia, ratificando el título de ciudad.

Los progresos que están en la base de estos acontecimientos son de muy diferente carácter y con diferente reflejo temporal. Afectan tanto a la

organización administrativa y a la estructura socioeconómica como a la organización territorial y urbana, marcando nuevos contenidos en el proceso de estructuración espacial en torno a la Bahía de Santander.

Se produce un cambio de primera magnitud en la organización administrativa, desligándose de su vinculación anterior con Burgos y convirtiéndose la ciudad de Santander en capital de la región y centro económico y urbano preponderante, rompiendo el equilibrio anterior entre las demás villas de la costa (Castro, Laredo y San Vicente).

Esta reforma en la organización administrativa, con la creación del Consulado, se acompaña y es reflejo de una intensificación de la actividad comercial con las colonias, al convertirse Santander, a través de su Puerto, en centro de intercambio de los cereales castellanos hacia las colonias y de los productos coloniales hacia la meseta.

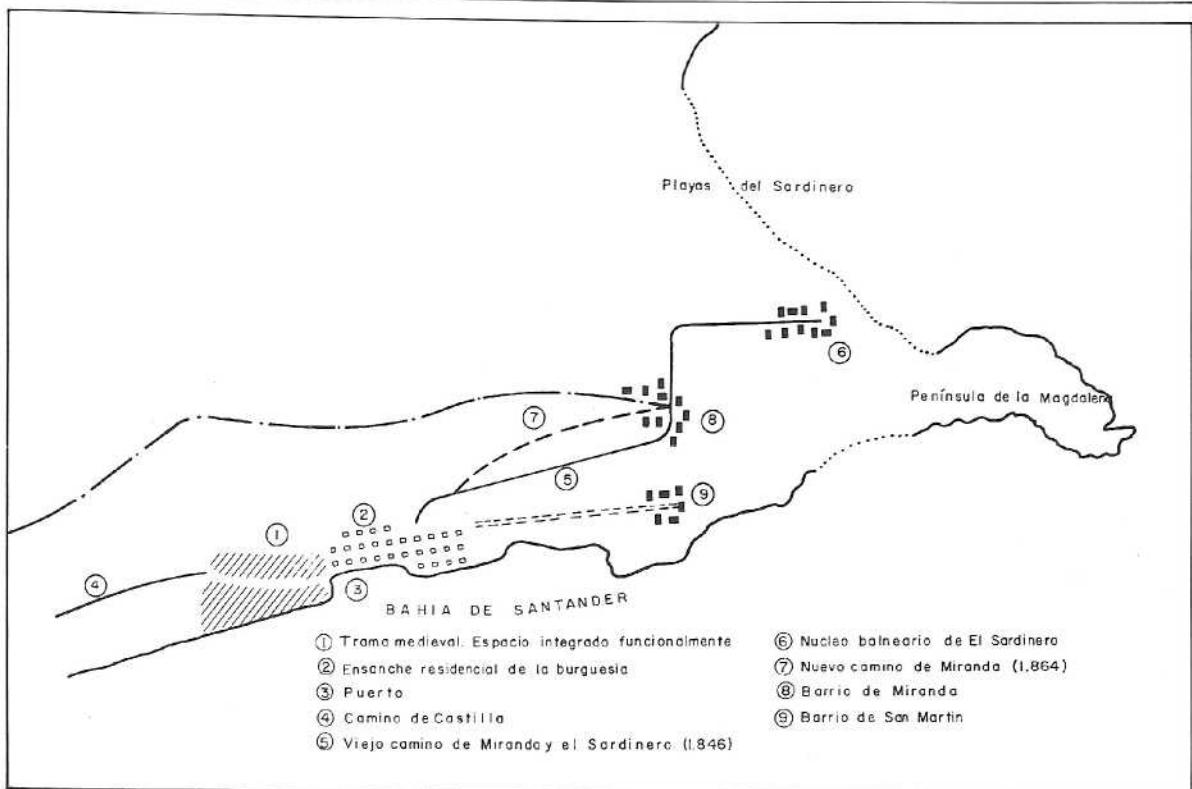
El auge de la actividad mercantil lleva aparejadas diversas transformaciones que afectan no sólo a la actividad económica principal, sino también a la estructura social, con la gestación de una burguesía comercial que se expande con el influjo de ultramar. La transición de villa a ciudad comercial se realiza con ruptura de la *tradicional sociedad urbano-rural*, para dar paso a una floreciente burguesía mercantil, que marcará la evolución de la ciudad durante mucho tiempo, definiendo nuevas pautas de comportamiento.

Se establece, como consecuencia de estas nuevas pautas de comportamiento, una nueva dialéctica sociedad-espacio y se acometen profundas transformaciones en la estructura urbana de la ciudad, con superación de los límites de la muralla y proyección de una nueva forma urbana, el ensanche, que se produce como parte de los proyectos de ampliación del puerto. Las necesidades de expansión espacial, derivadas de la llegada de nuevos contingentes de población, determinan una nueva fase en el crecimiento urbano, con una construcción del nuevo tejido urbano similar al ensanche de otras ciudades españolas del siglo XIX.

El Puerto de Santander se convierte en elemento estructurante de la trama urbana. El auge del intercambio comercial, tras la apertura del camino de Castilla, obliga a una adecuación de la infraestructura portuaria a los nuevos y crecientes tráficos y se acomete de forma sucesiva la ampliación de las dársenas y muelles de acuerdo con las exigencias del tráfico portuario.

- 1765. Proyecto de Llovet de construcción de una dársena y limpia del Puerto, con rotura de la muralla y primera expansión de la ciudad hacia el Este.
- 1794. Proyecto de Colosía de mejora y ampliación de los muelles, perfilando la expansión del Puerto hacia el Este.
- 1820. Proyecto de Calderón, para continuación de los muelles.
- 1851. Concesión Wissocq de ampliación de los muelles y la ciudad hasta Maliaño.
- 1866. Ferrocarril de Santander a Alar, conectando el Puerto con la meseta castellana.

(2) La actividad del Astillero se paraliza en el último tercio del siglo XVIII y tan solo tendrá un leve resurgimiento como astillero comercial en la primera parte del siglo XIX, para cerrar definitivamente en 1840.



1868. Proyecto de Mateo Obregón, para prolongar los muelles hasta Molledo.

Estas obras no responden exclusivamente a una mejora y ampliación de los muelles, sino que perfilan, asimismo, la expansión de la ciudad. Cada proyecto define una fase de expansión, y el conjunto constituye el proceso global de ensanche de la ciudad. De esta manera se racionaliza la construcción de la ciudad de la burguesía mercantil.

Se desencadena un proceso urbanístico peculiar, con el puerto como elemento catalizador; la construcción de la infraestructura portuaria (muelles) se acompaña de relleno y posterior urbanización de los terrenos ganados al mar, proceso que constituye el ensanche de la ciudad.

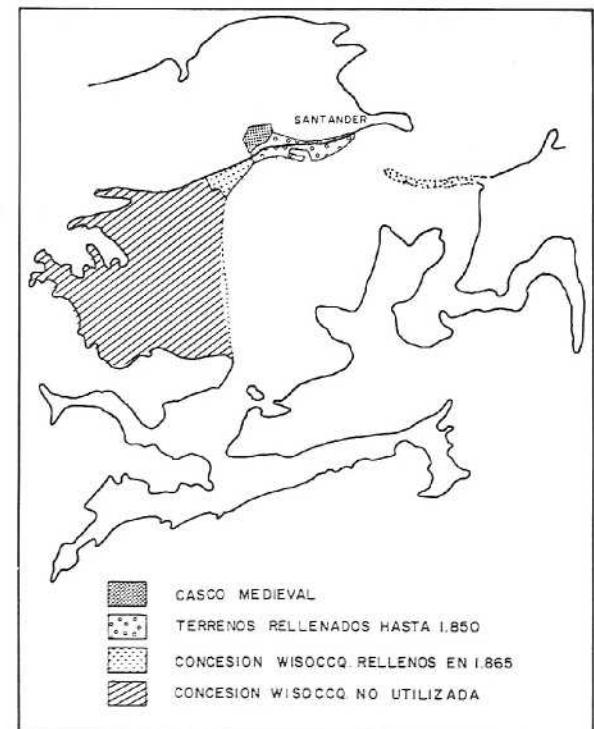
La acumulación de capital comercial busca nuevas expectativas de inversión en la ciudad, invirtiendo en infraestructuras catalizadoras de la expansión urbana; en este sentido se producen inversiones en ferrocarriles, intensificación de la actividad portuaria, ocupación sistemática de los terrenos de relleno de la Bahía y expansión de la ciudad.

La concesión Wissocq (1850) comprendió unas 1.000 Ha de terreno ganado a la Bahía, equivalente a unas diez veces la superficie de la ciudad de Santander en esos momentos. Dicha concesión comprendía toda la zona de la Bahía entre el Puerto y la Punta de Maliaño, esto es, el Oeste de la misma, y entrañaba la culminación, o más bien la mayor de las expectativas especulativas del proceso de expansión de la ciudad antes indicado.

En esta época el objetivo fundamental que se pretende en el proceso de relleno de terrenos ganados al mar es la construcción de la ciudad. En la gestación de la concesión Wissocq aparecen como objetivos de la misma o como nombres de las

compañías concesionarias, los siguientes: «Nueva Población y muelles de Maliaño», «Compañía de Santander para el engrandecimiento de la ciudad», «Compañía de Santander para el ensanche», etc.

Se trata, en nuestra opinión, de unas iniciativas —la construcción de la ciudad y del puerto—, íntimamente relacionadas con el modelo económico imperante en la época, dirigidas a facilitar el comercio. Facilitan la expansión de la ciudad como centro de consumo, por su población y por el



propio proceso de construcción, y por su carácter de centro de servicios del puerto, y facilitan la expansión del puerto como infraestructura básica del comercio con ultramar.

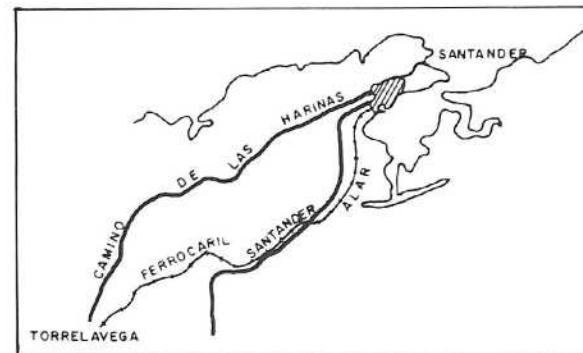
La concesión tiene un significado especial, por dos razones. Por un lado, porque marca la pauta a seguir en la implantación de nuevas actividades en el entorno de la Bahía (agricultura, industria, minería), a partir del relleno de terrenos del área marítimo-terrestre, constante histórica hasta los momentos actuales. Porque orienta el desarrollo urbano-territorial hacia el Arco Noroeste de la Bahía, sentando las bases para la conformación futura del sistema territorial. Y porque define el lugar de localización del Ferrocarril en la ciudad, resolviendo la dialéctica existente de ubicarlo con fin en el Sardinero, en donde se construiría un nuevo Puerto, o construirlo por los terrenos ganados al mar con final en terreno de la concesión Wissocq, que es la solución que prevalece, por la caracterización funcional y social del espacio urbano en Santander, que asigna al Sardinero el papel de espacio reservado a la aristocracia y burguesía comercial.

Asimismo, la concesión Wissocq representa el agotamiento de un modo de funcionamiento y de una etapa, como las Actures o el Urbanismo. Esta concesión representa el esperpento final de una etapa, como las Actuares o el Urbanismo Concertado representan el esperpento final del urbanismo de los años sesenta. Esperpento porque, dado su inmenso tamaño para la época, ese cambio cuantitativo en la intención de expansión de la ciudad y en el «ganar terreno a la Bahía» se vuelve en un cambio cualitativo que lo convierte en una iniciativa fuera de contexto y final de una etapa, porque intenta utilizar los mismos procedimientos y objetivos del ensanche de la ciudad para una actuación cualitativamente distinta, lo que le hace fracasar.

La concesión Wissocq, globalmente, fracasa, ya que sólo se lleva a cabo una parte pequeñísima de la misma, la más cercana a la ciudad existente; cambia de promotores sucesivas veces por incapacidad de los mismos de llevarla a cabo, etc. Sin embargo, como se ha dicho antes, los objetivos de esta concesión, si bien fracasan en el marco de la etapa comercial, van a jugar un papel decisivo en el contexto de las siguientes etapas, con un soporte socioeconómico distinto: industrial, etc.

Pues bien, una iniciativa que resulta ser esperpética en el contexto de una etapa socioeconómica y territorial, se convierte en la iniciativa territorial central de futuras etapas. La construcción del camino de Castilla al inicio de esta época y la construcción del Ferrocarril de Santander a Alar (por terrenos de la concesión) al final de la misma, junto con la ampliación del puerto, complementarán estas iniciativas, abriendo nuevas perspectivas a la organización territorial.

Estos procesos espaciales rompen la anterior articulación del sistema territorial del entorno de la Bahía, por la polarización de los procesos en torno al Puerto y la ciudad de Santander. Se mantiene el modelo de exportación de los granos de Castilla a



ultramar e importación de productos coloniales hacia la meseta. La ciudad de Santander se convierte en ciudad-puente y nodo de intercambio, pero sin articulación directa en el entorno más próximo que queda al margen de las decisiones y procesos de carácter socioeconómico o espacial que imperan en la ciudad comercial.

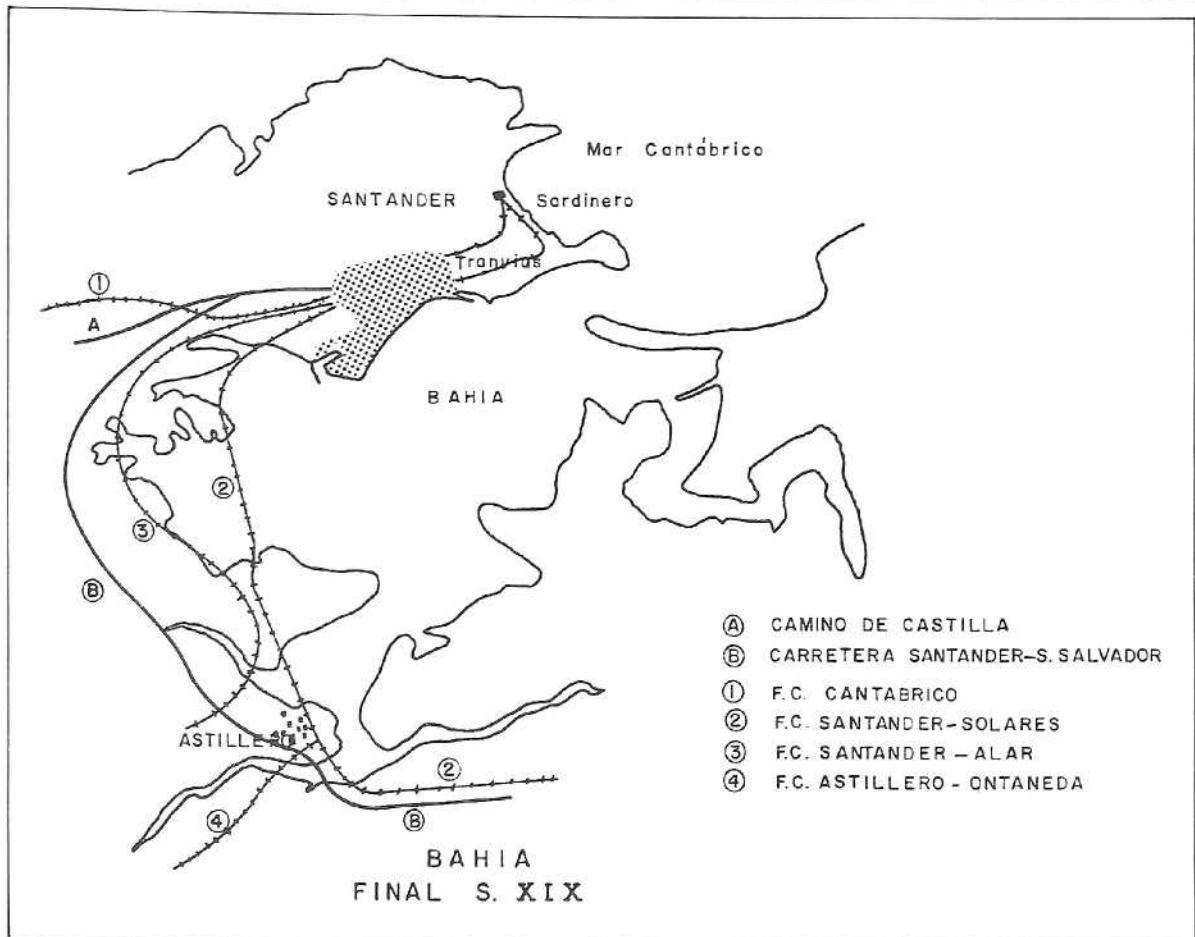
La articulación más importante de Santander y su territorio colindante no se va a producir en esta época con otras zonas del fondo de la Bahía (Astillero-Guarnizo), como sucedía en el período anterior, sino que se va a producir a lo largo de la comunicación con la meseta (Camino de Castilla y Ferrocarril). A lo largo de dicho eje (Santander-Torrelavega y curso del río Besaya) se sitúan diversas actividades relacionadas con el comercio de ultramar y la comunicación con Castilla (Fábricas de Harinas, Ferrerías, Posadas, etc.). Por tanto, son estas actividades las que se relacionan directamente con el puerto y la ciudad de Santander.

En consecuencia, en este período no se produce una articulación en torno a la Bahía, sino a lo largo de un eje, eje que tiene un polo en la ciudad y puerto de Santander.

4. INTEGRACION TERRITORIAL VÍA EL DESARROLLO MINERO-INDUSTRIAL (1875-1940)

El proceso de transformación socioeconómica que experimenta el entorno espacial de la Bahía en la segunda mitad del siglo XIX se enmarca en el proceso general de evolución económica del país. Con la Restauración (último tercio del siglo XIX, 1867-1898), se produce un cambio en la orientación de la política nacional, a través del intento de establecer el libre-cambio como forma normal del comercio exterior (3). Aunque el objetivo de esta liberalización del mercado exterior es el desahogo financiero de la Hacienda, subyace, asimismo, la intención de introducir el capital extranjero en España para enmarcarlo fundamentalmente en el sector de construcción de ferrocarriles y las explotaciones mineras, como forma de pago de la cuantiosa deuda externa europea del Estado.

(3) J. Vicens Vives, «Historia Económica de España», Barcelona, 1977. 4.^a reedición, p. 558. En España se produce un intercambio moderado a partir del arancel de 1869 como una de las medidas destacables en el engranaje económico de la Restauración.



Paralelamente a este proceso general, en Santander se produce una decadencia progresiva del tráfico harinero, que es sustituido por el tráfico minero a partir del comienzo de las explotaciones de mineral de hierro en la comarca de Santander. La intensificación de la actividad minera reside en la confluencia de una serie de factores externos que generan una importante demanda, con la existencia de un potencial interno adecuado a esta demanda. Los factores externos más importantes son los siguientes:

- Las exigencias que impone la industrialización, con importantes innovaciones tecnológicas (proceso Bessemer...), que determinan la apertura de nuevos yacimientos para satisfacer la creciente necesidad de mineral de hierro de los países industrializados.
- La facilidad de introducción del capital extranjero con la nueva Ley de Minas que potencia la creación de compañías extranjeras para la explotación del mineral de hierro.

En este contexto favorable se acomete en la comarca de Santander la explotación de los yacimientos existentes en Peña Cabarga (Villaescusa, Solares, Heras...) y Entrambasaguas, señalando el comienzo de un proceso de transformación de la estructura económica global, sustentada hasta este momento en la actividad comercial de Santander y en las explotaciones agrícolas del resto del área.

PRIMERA APERTURA A LA ARTICULACION DE LA BAHIA

Cronología básica

1850	Concesión Wissocq. Relleno de la Bahía
1861	Carretera de Santander a San Salvador
1866	Ferrocarril de Santander a Alar del Rey
1870	Comienzo explotaciones mineras en la Bahía
1872	Taller de forja B. Lavín (Astillero)
1874	Tranvías al Sardinero
1875-1900	Auge del Sardinero como lugar de veraneo
1877	LOS CORCOVERA. Vapores de recreo en la Bahía
1878	Astillero de San Martín
1881-1900	Primeros rellenos de marismas
1881	Fábrica de petróleo en Astillero. «La Cantábrica»
1882	Plan Lequerica para Puerto de Santander
1883-1890	Tranvías interurbanos
1891	Ferrocarril de Solares
1891	Fábrica petróleo en Astillero. «Desmaraís»
1892	Tranvía de Pombo al Sardinero
1896	Tranvía a Miranda
	Ferrocarril de Ontaneda
	Ferrocarril Cantábrico

El impacto más inmediato de la actividad minera es la *modificación de la estructura territorial*, que ha de adaptarse a las características del proceso productivo en sus diferentes fases de extracción, transporte, lavado y decantación y distribución. Cada una de estas fases impone una serie de impactos diferenciados y su efecto conjunto determina una sustancial transformación de la estructura territorial. Vía la minería, se produce la integración espacial de parte de la comarca a través de la interconexión entre los ámbitos espaciales de los yacimientos: Solares-Astillero-Santander.



* HIERRO

LAS EXPLOTACIONES MINERAS DE LA BAHÍA

El ámbito de influencia se extiende a una parte amplia de la comarca. El entorno de la ría de Astillero es apropiado para la implantación de una red integrada de comunicaciones con origen en Santander y extensión al resto de la Bahía, y la expansión de la minería lo facilita, contribuyendo al desarrollo de las infraestructuras de transporte (fundamentalmente ferrocarril) en este periodo. La difusión de la actividad minera en el ámbito comarcial conlleva la formación de nuevos ejes de transporte que sustentan el intercambio de mineral y en los cuales subyace la correspondiente articulación espacial.

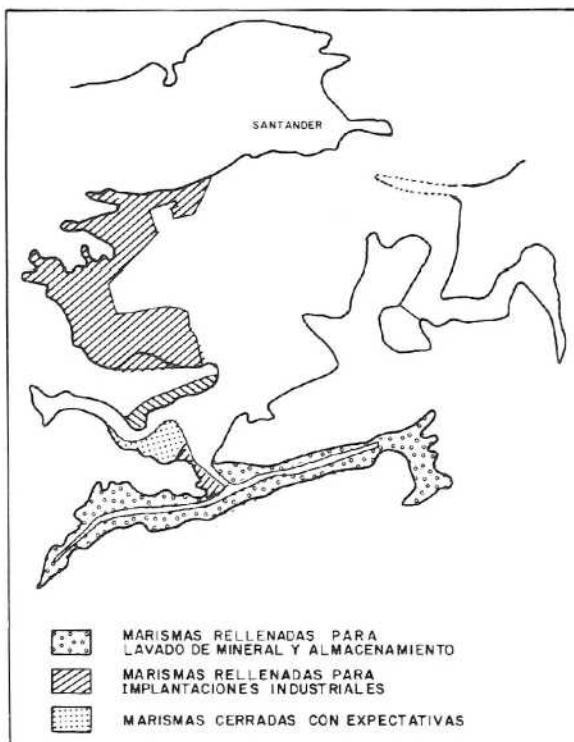
Cambia la orientación de la red viaria, enfocada hasta ahora en la conexión de Santander con la meseta para dirigirse a la conexión con Bilbao consecuente con las explotaciones de mineral. La nueva carretera Santander-San Salvador (1861) posibilita esta interconexión y permite la integración espacial de la comarca en su parte Noroeste, con accesibilidad directa entre los municipios de Santander-Camargo-Astillero-Medio Cudeyo. Esta articulación viaria, sin embargo, no es más que un complemento del ferrocarril, que es el elemento de transporte que delimita realmente la integración espacial de la comarca.

La ampliación de la red de ferrocarriles existente (4) permite una mayor difusión de actividades y funciones en el espacio, dado que no sólo posibilita la integración de los centros de producción de mineral y hace accesible el mercado de la ciudad para nuevos trabajadores, sino que, además, hace efectivo el acercamiento de la población rural a este mercado, con el gradual abastecimiento de un área de mercado unificado, centrado en Santander.

La mejora conyuntural, inducida por el desarrollo minero y el desarrollo infraestructural, viabiliza la implementación de los primeros procesos indus-

triales de importancia. La progresiva evolución de algunas iniciativas industriales esbozadas en la segunda mitad del siglo XIX conduce a una primera industrialización de la comarca. La consolidación de la actividad minero-industrial en Astillero se completa con la expansión de la industria siderúrgica en Nueva Montaña, la revitalización del sector naval en la capital, la progresiva evolución de otros procesos productivos ligados a la formación de un incipiente aglomerado industrial. Se conforma el espacio industrial de la comarca a través de varias implantaciones básicas.

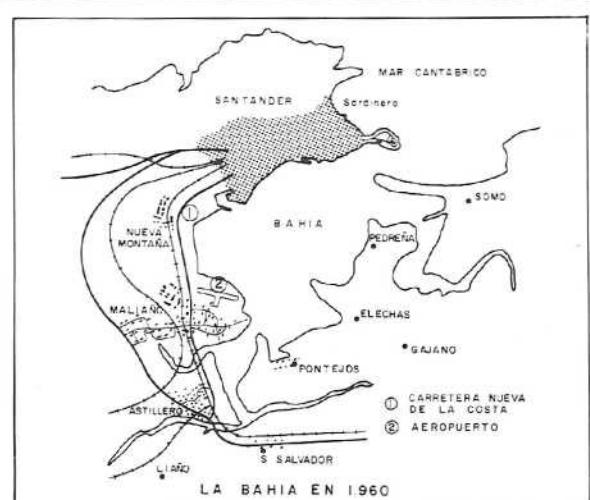
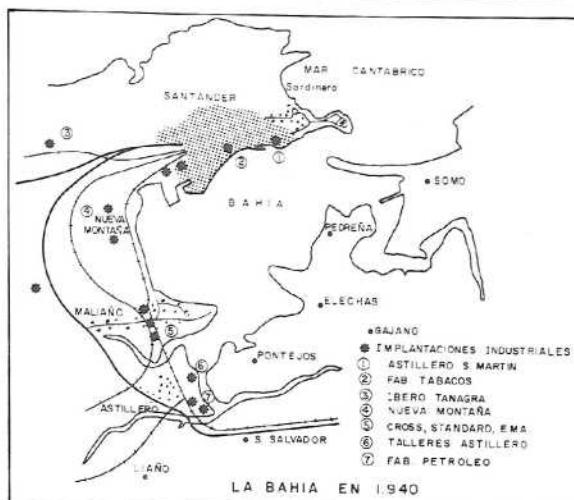
Durante este periodo se continúa el proceso de ocupación y relleno de espacio de la Bahía. En el fondo sur de la Bahía se producen las primeras ocupaciones para el lavado de minerales. En otras zonas del oeste de la Bahía, en gran medida apoyándose sobre espacios previamente integrados en la concesión Wissocq, se produce la ocupación de espacios de la Bahía para usos industriales. Por último, y en menor medida, se produce la ocupación de otros espacios para expectativas futuras, para usos agrícolas y para uso portuario.



La Bahía comienza a ser soporte de otros usos y en particular comienza un intenso consumo como espacio natural capaz de asimilar y reciclar una cantidad creciente de vertidos. Este proceso lleva, sin duda, aparejado un importante deterioro ambiental de la Bahía y una reducción de su capacidad biológica, al verterse cantidades importantes de sólidos en suspensión procedentes de los lavaderos de mineral, de productos tóxicos procedentes de los vertidos industriales y de aguas negras urbanas. Se puede comprobar cómo el perímetro de la Bahía es la localización prioritaria de las nuevas actividades industriales.

La Bahía pasa, por tanto, de cumplir un papel especulativo para la construcción de la ciudad, a

(4) Hasta estos momentos, sólo estaba construido el ferrocarril Santander-Alar (1868), dirigido a la comunicación del Puerto con la meseta.



desempeñar un papel de factor de producción o infraestructura de la producción minera e industrial.

4.1. Difusión de actividades, articulación espacial y especialización funcional

Con la expansión de algunos sectores de actividad, como el minero o el industrial, y la difusión en el espacio de la Bahía de las diferentes actividades generadas en este nuevo contexto, se tiende a un marco espacial integrado y a una superación de las formas urbanas individuales, para llegar a un ámbito espacial en el que se explicitan un conjunto amplio de interrelaciones que integran estas formas individuales.

Cada actividad organiza funcionalmente el espacio en relación directa del modo de integración de los elementos que utiliza para su funcionamiento. La evolución de esta organización se produce en forma inmediata a la estructura territorial y, el ámbito del Arco Noroeste de la Bahía experimenta una profunda transformación consecuente con los procesos espaciales que lleva aparejado el desarrollo industrial y la implantación del incipiente aglomerado urbano-industrial.

Cabe resaltar, asimismo, que la configuración del espacio productivo industrial no es el único proceso espacial resaltante en el entorno de Santander. La formación y consolidación del Sardinero, como espacio soporte de un amplio abanico de relaciones sociales y políticas, conlleva la ocupación y estructuración de nuevos ámbitos espaciales. Estos procesos se sitúan en lo que se ha conocido como la «belle époque» de Santander, como centro de veraneo nacional de los años 20 (4). Las playas y los balnearios se potencian ante la atención de la Familia Real, que establece el Sardinero como centro de veraneo regio, tras la construcción del Palacio de la Magdalena y donación de la península como posesión real de verano. El desarrollo de un nuevo tipo de relaciones se acompaña de una

importante expansión de este área y de nuevos procesos espaciales, que modifican la configuración de la ciudad.

La difusión de nuevas actividades, la definición de nuevas funciones y la modificación de la estructura territorial se acompaña de una clara especialización funcional de la comarca, en relación directa con las actividades. Por un lado, la ciudad de Santander se especializa en funciones residenciales y terciarias (comerciales y de servicio), así como de ocio, quedando al margen la periferia (Tetuán, San Martín o Arenales de Maliaño), que es soporte, en pequeña medida, de actividades productivas industriales.

El espacio productivo industrial se ubica en el Arco Noroeste y concretamente en el núcleo de Astillero, que se configura como área minero-industrial básica, y los de Maliaño y Nueva Montaña, que evolucionan en torno a las grandes instalaciones implantadas en este período. El espacio de ocio se ubica sustancialmente en el Sardinero (5).

COMIENZO INDUSTRIALIZACION

Cronología básica

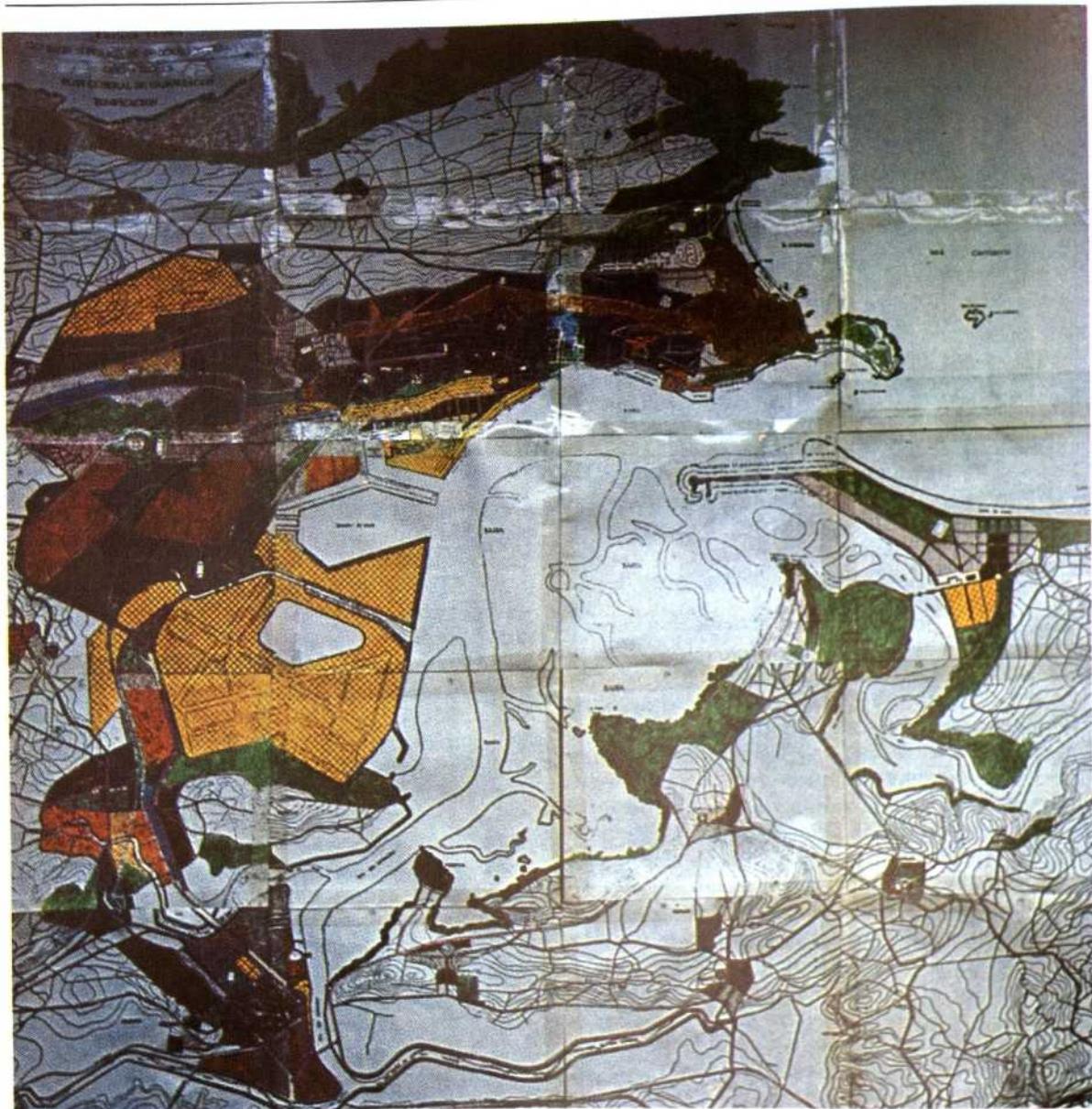
1900-1910	Continuación rellenos de marismas
1903	Industria. Nueva Montaña Quijano
1900-1920	Auge de la actividad minera Creación de las compañías navieras de Santander
1904	Factoría «CROSS» de Maliaño
1913	El Astillero de Corcho
	Fábrica del Carburo (EMA) en Maliaño
1910-1930	Ensanche de Maliaño. Desarrollo urbano hacia Noroeste
1925	Ensanche del Sardinero. «Belle époque» y verano Ciudad Jardín. Barrio obrero del Rey en Santander
1926	Instalación de Standard Eléctrica
1930	Creación de la Casa de Salud «Valdecilla»
1936	Estallido Guerra Civil

Esta difusión y especialización de las actividades en el espacio es posible por la articulación espacial que, vía las infraestructuras de transporte, se produce entre las diferentes áreas especializadas. Se produce una integración a diferentes niveles.

A nivel urbano.—Con la construcción de los

(4) Julio Pozueta Echevarri: «El proceso de urbanización turística. La producción del Sardinero», Tesis Doctoral. Santander, 1981.

(5) Decrece el contenido de ocio de Astillero o Solares frente a la expansión del Sardinero.



PLAN COMARCAL.
Zonificación.

tranvías se integran en un mismo contexto urbano las diferentes áreas de la ciudad especializadas funcionalmente y con escasa conexión entre sí hasta este momento.

A nivel interurbano.—Con la expansión viaria y la construcción de la red de ferrocarriles se logra la interconexión de áreas independientes hasta ese momento por la deficiente conexión infraestructural (Soleres-Astillero-Camargo-Santander). Se aumenta con ello la conectividad entre los diferentes núcleos, con el establecimiento de una red más funcional que asegura una mayor facilidad en términos de accesibilidad para las relaciones de base diaria, que empiezan a ser importantes ante la formación de una incipiente estructura industrial y de un área más amplia de mercado.

5. LA DEFINICIÓN DEL MODELO TERRITORIAL. EL PLAN COMARCAL (1950-70)

El período 1940-1960 es expresivo de una fase de transición entre dos períodos claves en el proceso

de estructuración y articulación de la comarca (6). En esta fase, junto a diferentes procesos de redefinición de la estructura económica global, se formulan las bases para la definición de un modelo territorial para la comarca, modelo que queda explícito en el Plan Comarcal de Santander (1955), cuya redacción es paralela al proceso de redacción de nuevo planeamiento en las comarcas y principales ciudades españolas en los años 50 (7).

El Plan Comarcal de Santander se adelanta a las transformaciones económicas de los años 60 en el ámbito de la Bahía, configura la distribución de usos y actividades y establece el marco de relaciones estructurales entre ellas, explicitando la dualidad centro-periferia y remarcando la especialización funcional y segregación espacial. Establece en

(6) El período que expresa la primera integración económica y espacial y el período que expresa el proceso general de metropolización de una aglomeración urbano-industrial (1960-1980).

(7) F. Terán: «Planeamiento urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible». Biblioteca de Arquitectura. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1978, p. 269.

conjunto un modelo territorial de la comarca, que responde a la realidad de un territorio adaptado a un proceso progresivo de integración económica y espacial.

En primera instancia se potencia el carácter de nudo de comunicaciones del territorio colindante con la Bahía, con el planteamiento de nuevas infraestructuras de transporte (ampliación del Puerto y Aeropuerto), que aseguran la articulación de las actividades y funciones asignadas al espacio comarcal y que expresan la voluntad de estructuración del entorno espacial de la Bahía: conexión de la ciudad con el Aeropuerto, enlace entre zonas industriales, acceso directo al Sardinero o integración directa con el sur de la Bahía.

Junto a esta asignación a las infraestructuras de transporte de un papel sustancial en la vertebración del territorio comarcal, el Plan plantea un modelo de distribución de usos, que expresa una intencionalidad de especialización funcional del espacio sustentada en la incipiente especialización detectada con anterioridad:

- El ámbito residencial se circunscribe a la ciudad histórica, a la que se adicionan nuevas unidades periféricas, y a los aglomerados urbanos de Astillero y Maliaño-Muriedas.
- El espacio intermedio entre las áreas residenciales se reserva a las funciones industriales y de transportes, conformando el espacio industrial, que aparece nítidamente diferenciado con respecto al residencial.
- El área del Sardinero se especializa en funciones turísticas y de ocio-espaciamiento, con planteamiento de grandes áreas de recreo y espacios verdes, y similar tratamiento se plantea en otros núcleos del Este de la Bahía, como Somo o Pedreña, ligados, asimismo, a los recursos naturales (playas, dunas...).
- El Arco Sureste mantiene, en general, su vocación rural, al margen del crecimiento urbano, aunque abriéndose a posibles iniciativas en este sentido.

Queda así planteada la estructuración territorial en torno a la Bahía, en una posición de reforzamiento y consolidación de procesos anteriores, con perceptible tendencia a una estructura polarizada

en el Arco Noroeste y extendida radialmente a los municipios del Arco Sureste.

El Plan Comarcal sienta las bases para una segunda integración en el entorno de la Bahía, adelantándose a los procesos que acontecen en las décadas posteriores. Será el proceso general de expansión industrial y urbana de España en la década de los 60, que dentro de la región se manifiesta con especial intensidad en la Comarca de Santander, el que consolide las expectativas abiertas por el planeamiento.

La Comarca de Santander experimenta en este período una nueva transformación, vía el crecimiento acelerado de población y actividades en el entorno de la Bahía, que introduce un sistema de relaciones territoriales entre los municipios diferente del existente con anterioridad. El proceso general de metropolización del período 1960-80 va a caracterizarse primordialmente por una polarización de las relaciones territoriales sobre el área Noroeste de la Bahía, en un proceso que se expresa en dos planos distintos:

- Un plano metropolitano, que tiende a configurar una «conurbanización» en torno al Arco Noroeste, formado por los municipios de Santander, Camargo, Astillero y Bezana.
- Un plano comarcal que manifiesta el desarrollo de vínculos territoriales menos intensos y de menor frecuencia en el Arco Sureste, formado por los municipios de Villaescusa, Medio Cudeyo, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Mar, Ribamontán al Monte y Entrambasaguas.

Las propias condiciones del proceso son determinantes de esta polarización y de desequilibrios internos directamente relacionados a la implementación de los vínculos interterritoriales. La proximidad a la capitalidad, inmersa en el proceso creciente de expansión desde 1950, y más concretamente la proximidad de una importante aglomeración urbano-industrial (Arco Noroeste), determina una migración creciente del área rural dependiente al núcleo polarizador de relaciones y actividades.

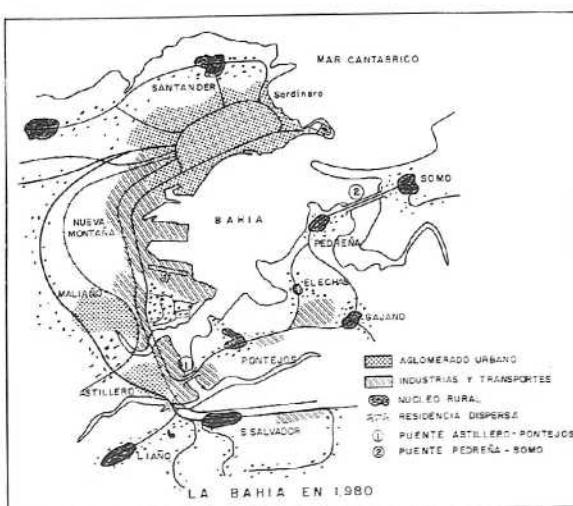
FASE DE TRANSICIÓN (1940-1965)

Cronología básica

1941	Incendio de Santander
1941	FYESA. Empresa Siderometalúrgica en Boo
1942	Construcción BARRIO PESQUERO de Santander
1948-60	Comienzo construcción naval en Astillero
1950	Instalación de CAMPSA
1945-60	Barrios periféricos de Astillero (Estación, Habanera)
	Barrios periféricos de Maliaño
	Barrios periféricos de Santander (Pedro Velarde)

La transición a economía metropolitana determina una progresiva concentración no sólo de población, sino también de actividades. Concentración y movilidad de actividades debida a la existencia del aglomerado urbano-industrial y a las posibilidades de empleo en la ciudad, que tiene un importante desarrollo terciario en los últimos años.

El territorio comarcal se reestructura ante la exigencia de los nuevos procesos y de las funciones que ha de soportar. La progresiva ampliación de relaciones inherente al proceso de metropolización



lleva aparejado una mejora de las grandes líneas de comunicación.

El territorio comarcal se reestructura ante la exigencia de los nuevos procesos y de las funciones que ha de soportar. La progresiva ampliación de relaciones inherente al proceso de metropolización lleva aparejada una mejora de las grandes líneas de comunicación externa e interna, en aras a facilitar el intercambio de productos, fuerza de trabajo e información.

EXPANSION INDUSTRIAL Y URBANA (1965-1978)

Cronología básica

1960-65	Puente sobre la ría de Astillero. Astillero-Pontejos Carretera de la costa. Santander-Astillero Ampliación del Puerto. Polígono de Wissocq
1965-75	Importante crecimiento del movimiento portuario Nuevos rellenos de marismas para uso industrial (Astilleros del Atlántico, Butano, Campsa...) Importantes implantaciones industriales (Calatrava, Simsma, Equipos Nucleares, Bimbo, Teka Hergom...)
1970-78	Polígono industrial de Raos Polígono de la Cerrada (Maliaño) Polígono Industrial de Guarnizo (Astillero)
1970-78	Desarrollo urbano en polígonos residenciales: Cazoña... Renovación del Centro Médico Marqués de Valdecilla Desarrollo Polígono Universitario (Medicina, Filosofía...) Concesión viaria entre todos los municipios de la Bahía. Construcción del puente Pedreña-Somo. Ordenación Urbana. Plan Parcial de Astillero y Maliaño.

En este contexto se plantean las grandes infraestructuras metropolitanas (Red Arterial, Autopista Santander-Bilbao, Autovía Santander-Torrelavega...). La especial coyuntura de los últimos años y la crisis económica dejan en el aire estas propuestas (tan sólo se construye ahora la autovía de Santander a Torrelavega) y se restringe el campo de actuaciones al ámbito interno de la comarca, potenciando la conexión intermunicipal y asegurando la conectividad de la conurbanización.

La construcción de la carretera costera de Santander a Astillero (1961) se ajusta a las exigencias del tráfico rodado, que precisa vías rápidas de comunicación interurbana, y sirve de solución a los problemas de comunicación interna en los núcleos del Arco Noroeste, posibilitando además la ampliación de funciones al Arco Sureste (en especial al municipio de Medio Cudeyo, que se integra al proceso de expansión industrial y urbano).

Esta vía, que en sí es importante en el esquema comarcal, se consolida de forma inmediata con la apertura del Sur de la bahía al proceso de metropolización según las directrices marcadas por el Plan Comarcal. Para ello ha de completarse la «circunvalación» a la Bahía con los puentes sobre las rías de Astillero y de Cubas, que abrirán al proceso de urbanización una amplia zona estructurada hasta estos instantes para el uso agrícola y ganadero.

En este período se continúa utilizando el espacio de la Bahía. Se consolida el uso industrial de terrenos ganados al mar en períodos anteriores, se realiza la ocupación definitiva del espacio asignado al Aeropuerto en el Plan Comarcal y se comienzan lentamente las obras de ampliación del Puerto.

La articulación espacial se acompaña de una progresiva desintegración del área rural (Arco

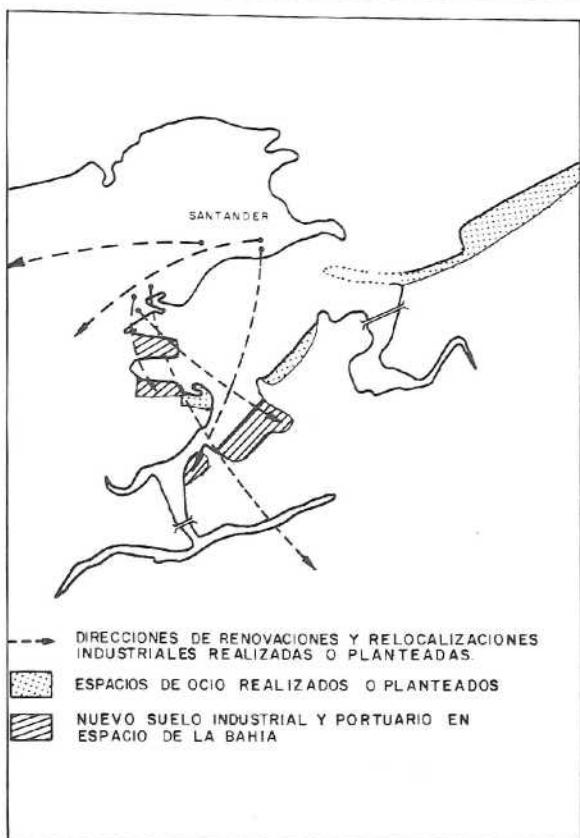
Sureste) ante la creciente ocupación del territorio rural por los usos y actividades urbanas. Desintegración que reside en el crecimiento diferencial del sector primario frente a la mayor rentabilidad que proporciona la reconversión del suelo para su integración en el proceso de producción industrial y de diversificación de los asentamientos urban-industriales.

Esta desintegración y reconversión del suelo rural es progresiva y tiene diversas acepciones:

- En una primera fase la ocupación del suelo viene determinada por las exigencias de la industrialización. El crecimiento urbano industrial supera los límites del Arco Noroeste, para asentarse en el suelo rural (municipios de Medio Cudeyo y Marina de Cudeyo) en un nuevo proceso de reestructuración del territorio que ha de responder a las exigencias de la conurbanización, poniéndose de manifiesto la dependencia del área rural con respecto a la nueva funcionalidad impuesta por el desarrollo industrial. Las primeras implantaciones de Calatrava o Simsma, tras la construcción del puente sobre la ría de Astillero, son fiel reflejo de lo que después será una creciente implantación de industrias sobre el suelo rural, en el entorno de las primeras o en otras zonas de Medio Cudeyo (Recta de Heras...).
- El individualismo característico de la población, la deficiente calidad urbana en algunos núcleos (Astillero, Maliaño) y el desarrollo del automóvil inducen y hacen posible el desarrollo de un nuevo tipo de urbanización sin antecedente en la comarca: la urbanización dispersa. La existencia de una red de caminos integrada y extendida a la globalidad del territorio comarcal facilita este tipo de urbanización que amplía considerablemente el ámbito de influencia de la conurbanización. El área de Guarnizo, el valle de Camargo o Santa Cruz de Bezana en el Arco Noroeste y la ladera Norte de Peña Cabarga (Medio Cudeyo) en la parte Sureste se integran en el ámbito de la conurbanización a través de estos procesos.
- Ya en la última década, y tras la construcción del puente de Somo, el proceso de urbanización dispersa se ha trasladado a Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar. El desarrollo de la actividad turística en el eje Pedreña-Somo-Laredo viabiliza un nuevo tipo de demanda secundaria, potenciando este tipo de implantaciones y agudizando la desintegración del medio rural.

6. CRISIS DEL CRECIMIENTO INDUSTRIAL Y LA EXPLOTACION DEL TERRITORIO COMARCAL (1970-1980)

En la década de los setenta y ochenta el territorio comarcal participa del inicio y desarrollo de la crisis industrial. A lo largo de los períodos en que el beneficio de la producción industrial decrece y se



Procesos de producción de suelo.

plantea una crisis los distintos grupos económicos intentan obtener el beneficio que no pueden obtener a través de sus actividades productivas, a través de otros procedimientos; uno de estos procedimientos usuales es que dichos grupos participan en la especulación del suelo y en la producción de ciudad. Es por esta razón por la que el territorio comarcal se ve inmerso en este período en una intensificación de los procesos de producción de suelo urbano.

La crisis conlleva también el que se aumente el número de iniciativas fallidas o que siguen un proceso más o menos incierto de gestación y/o supervivencia. Por esta razón, es importante describir en este apartado no sólo las actuaciones llevadas a cabo, sino también los proyectos.

Vamos a referirnos casi exclusivamente a los procesos de producción de suelo en los bordes y el exterior de la ciudad y particularmente a aquellos que suceden en el perímetro o en el interior de la Bahía. No nos vamos a referir a los procesos de renovación residencial que tienen características comunes en distintas ciudades españolas, sino que deseamos presentar prioritariamente los procesos más específicos de Santander y su Bahía.

De entre estos procesos de producción de suelo destacan dos, en nuestra opinión: la creciente renovación del espacio industrial y la producción del espacio de la Bahía para uso de ocio.

El proceso de renovación del espacio industrial presenta dos variantes. La primera, se produce por el cierre de la correspondiente industria, la venta

del suelo y su posterior edificación residencial o de oficinas, aumentando extraordinariamente la densidad edificadora. La segunda, se produce de la misma manera, pero sin el cierre de la industria, sino mediante su relocalización en un lugar más periférico de la comarca. Este segundo proceso, al menos, ha venido permitiendo la modernización de la correspondiente industria, si bien esto se lleva a cabo con sólo una parte de las plusvalías obtenidas de la venta del terreno.

Como puede verse en el plano adjunto en varios de los casos de renovación industrial, la relocalización se produce en espacios ocupados a la Bahía.

En este período se produce también la ocupación de espacios de la Bahía, no ya directamente para localizar una actividad productiva, lo que ha sido normal en otros períodos, sino para la producción de suelo industrial, suelo que es parcelado y posteriormente vendido (8).

Lo que es también peculiar en esta época es la ocupación de espacio de la Bahía para la producción de suelo dirigido al ocio, esto es, a una actividad no directamente productiva, sino más bien al contrario, directamente de consumo. En cualquier caso, ello sería coherente con el hecho de que en los momentos posteriores a un crecimiento industrial y en los inicios de las etapas de crisis, un objetivo prioritario de la economía es fomentar el consumo.

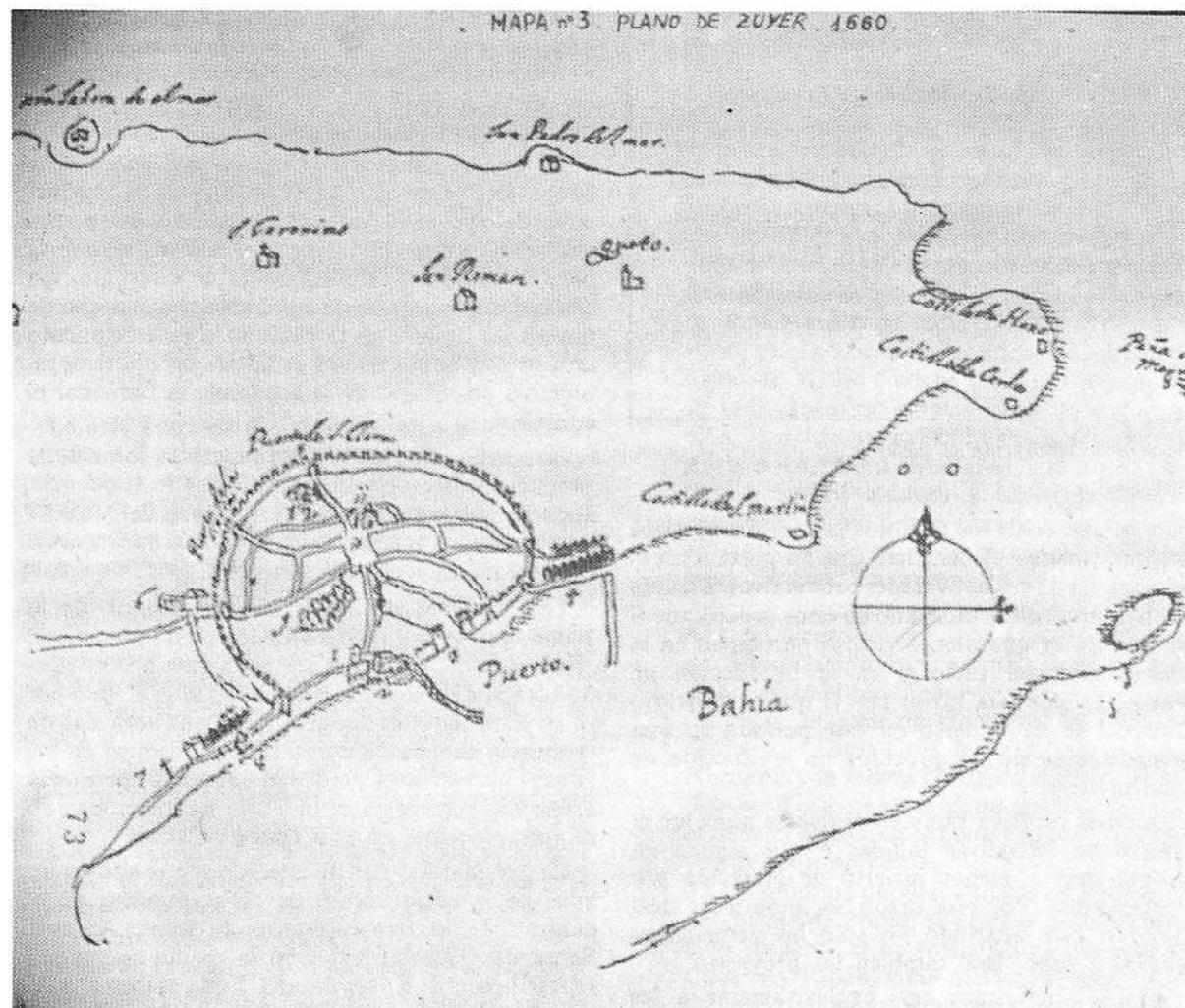
Es significativo que en esta época se fomente la producción de suelo de ocio (trinomio residencia, deporte, mar), concediéndose, por parte del MOPU, y por primera vez, la ocupación de espacios de la Bahía para este uso (9).

Los procesos de ocupación del espacio de la Bahía, que se han incrementado en este período de crisis, han comenzado a ser altamente protestados no sólo por la mayor conciencia ecológica, sino por su creciente conflicto concreto con una actividad de economía sumergida como es el marisqueo en las zonas intermareales, actividad que como parte de la economía sumergida también se ha incrementado importantemente en esta época de crisis.

En los últimos años de este período se apunta un auge de la construcción de obras públicas en el entorno de la Bahía (Puerto de Raos, Autovía Santander-Torrelavega) y en la región en general (electrificación y mejora del Feve, accesos a la meseta). En nuestra opinión, esto está demostrando implícitamente que se han extraído todas las posibilidades que ofrecía el nuevo orden territorial. Este nuevo orden se facilita con inversiones públicas y va a significar, sin duda, potenciar relaciones funcionales entre territorios que sobrepasan el ámbito de la Bahía de Santander (corredor Santander-Torrelavega, etc.).

(8) Administrativamente, el suelo no se vende, sino que se traspasa la concesión de ocupación de la zona de la Bahía. La renta o precio del suelo se obtiene por dicho traspaso.

(9) Un puerto deportivo cercano al Aeropuerto y un paseo marítimo en Pedreña. También se permite la parcelación y venta de antiguas zonas marítimo-terrestres, como son las dunas de las playas de Somo-Laredo.



Plano de Zuyer. 1660.

RELACIONES E IMPLICACIONES EN EL MODELO CIUDAD/PUERTO DE SANTANDER *

Julio Pozueta Echavarri (**)

La ciudad de Santander se funda y desarrolla en estrecha relación con el puerto. El puerto es, durante varios siglos, no sólo el polo principal de la vida económica y social de la ciudad, sino que influye también y decisivamente en la conformación de su estructura urbana, en la definición de sus líneas de crecimiento, en su propia morfología y diseño.

Hasta principios del siglo XX, ciudad y puerto se desarrollan de forma simbiótica. Sin embargo, en el presente siglo y como consecuencias de decisiones anteriores, se produce una disociación entre ambos que potenciará progresivamente una diferenciación o segregación funcional y social del área urbana.

1. CONSIDERACIONES METODOLOGICAS

Afrontar el análisis de las relaciones entre un elemento urbano, en este caso una infraestructura de transporte de influencia regional, y la ciudad donde se ubica, presenta, en mi opinión, dos series de dificultades metodológicas.

Por una parte, la dificultad de aislar, de especificar, las relaciones bilaterales entre puerto y ciudad. Es decir, la dificultad de cómo distinguir, dentro de la dinámica urbana, aquellas características, aquellas formas o tendencias, cuyo desarrollo, cuyas particularidades, se deben fundamentalmente a la influencia de uno de los elementos de la ciudad, el puerto.

Cualquiera puede comprender que ello debe resultar necesariamente difícil, si tenemos en cuenta la complejidad en que se mueven los procesos urbanos, es decir, la variedad de influencias a que está sometida la ciudad y, en consecuencia, la práctica imposibilidad de encontrar relaciones bilaterales puras, exentas de la incidencia de otros elementos, o incluso la dificultad de estimar el peso o la participación de una determinada tensión en el resultado de un proceso urbano.

Nos movemos, por tanto, en un terreno donde la demostración, la prueba, es a menudo parcial y casi nunca definitiva, y donde, por consiguiente, estamos sujetos a un cierto grado de incertidumbre, si no de subjetividad.

Por otra parte, y ésta sería la otra serie de dificultades metodológica a que hacíamos referencia, debe tenerse en cuenta que el análisis de las relaciones entre el puerto y la ciudad, puede abordarse desde muchas perspectivas y que, quizás, sólo con la agregación de todas ellas puede obte-

(*) Este texto corresponde a una conferencia del mismo título pronunciada en la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, de Santander, en el marco del seminario sobre «Configuración de la estructura económica y social de Cantabria: el papel del puerto de Santander», en junio de 1984.

(**) Ingeniero de Caminos. Profesor titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.

nerse una imagen global de estas relaciones. Podríamos, en efecto, analizar estas relaciones desde perspectivas económicas, sociales, políticas, simbólicas, etc. Estas diversas perspectivas de análisis corresponden, en general, a distintos campos del saber o a distintas especializaciones, cuyas técnicas e, incluso, lenguajes específicos, dificultan notablemente su integración.

En este contexto, nuestra aproximación se acota por su carácter urbanístico, es decir, porque vamos a intentar precisar las relaciones entre la ciudad y el puerto de Santander a partir de las transformaciones que se producen en la forma y uso del espacio, en la definición física de la ciudad y del puerto y en el uso que se hace de ambos espacios.

Intentaremos discernir, por tanto, las huellas que ha dejado el puerto en la forma física y en el uso de la ciudad de Santander y, a la inversa, los cambios físicos y de uso a que se ha visto sometido este último, derivados de cuestiones urbanas ajena, en gran parte, a la propia dinámica portuaria.

Esta aproximación no descarta, sin embargo, las consideraciones económicas, sociales, etc., sino que trata de integrarlas a partir de las consecuencias que dichas influencias tienen a nivel espacial.

Dentro de esta perspectiva, resulta imprescindible una aproximación histórica, ya que nuestro objetivo se centra en discernir la influencia del puerto en las transformaciones urbanísticas de la ciudad, y a la inversa, y estas transformaciones son, en general, lentas, se desarrollan a través de largos períodos de tiempo y resultan, por tanto, difficilmente abordables y comprensibles sin una perspectiva histórica amplia.

Finalmente, conviene apuntar que este trabajo se ha realizado atendiendo fundamentalmente a una documentación planimétrica, lo que limita notablemente su alcance y precisaría una profundización en otras fuentes documentales que arrojarían luz sobre los móviles sociales o de otro tipo de muchas de las transformaciones espaciales aquí reseñadas.

2. LA VILLA MEDIEVAL Y SUS TRANSFORMACIONES EN LOS SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

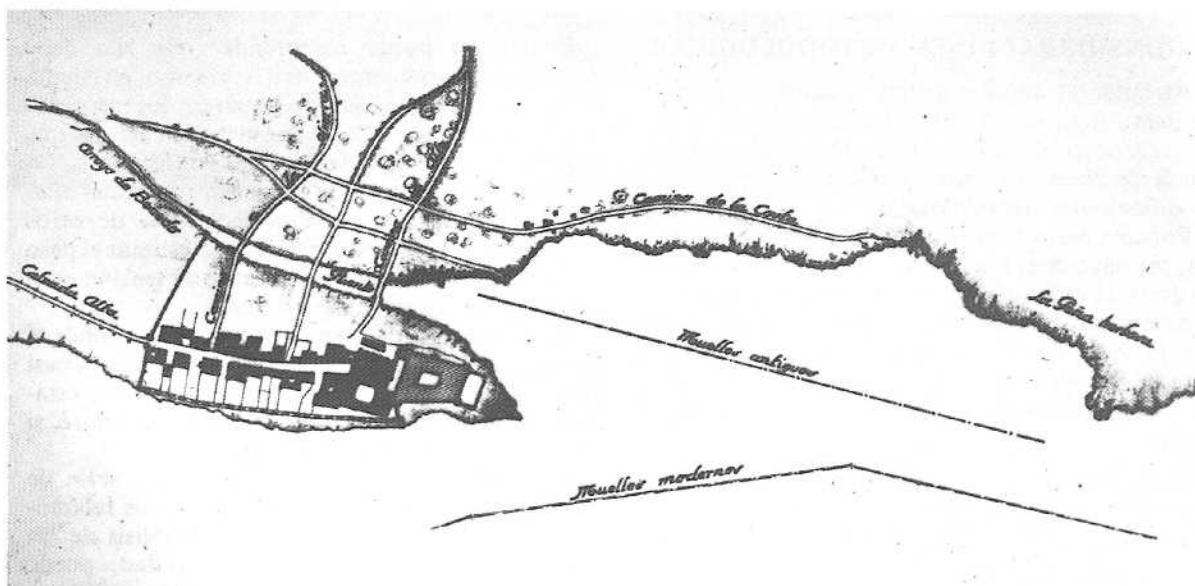
Si nos remontamos a la configuración medieval de la villa de Santander, analizando los grabados y reconstrucciones de planos de aquella época, y sus transformaciones hasta el siglo XIX, podemos detectar ya algunas de las características que se mantendrán posteriormente en las relaciones entre la ciudad y el puerto.

En primera lugar, resalta la estratégica situación de la villa, en la que se conjugan factores defensivos (emplazada en un alto que domina la bahía) y factores productivos (situada en torno a un brazo del mar y a una pequeña ensenada que permite el abrigo de las embarcaciones en el interior de una bahía, ya de por sí abrigada).

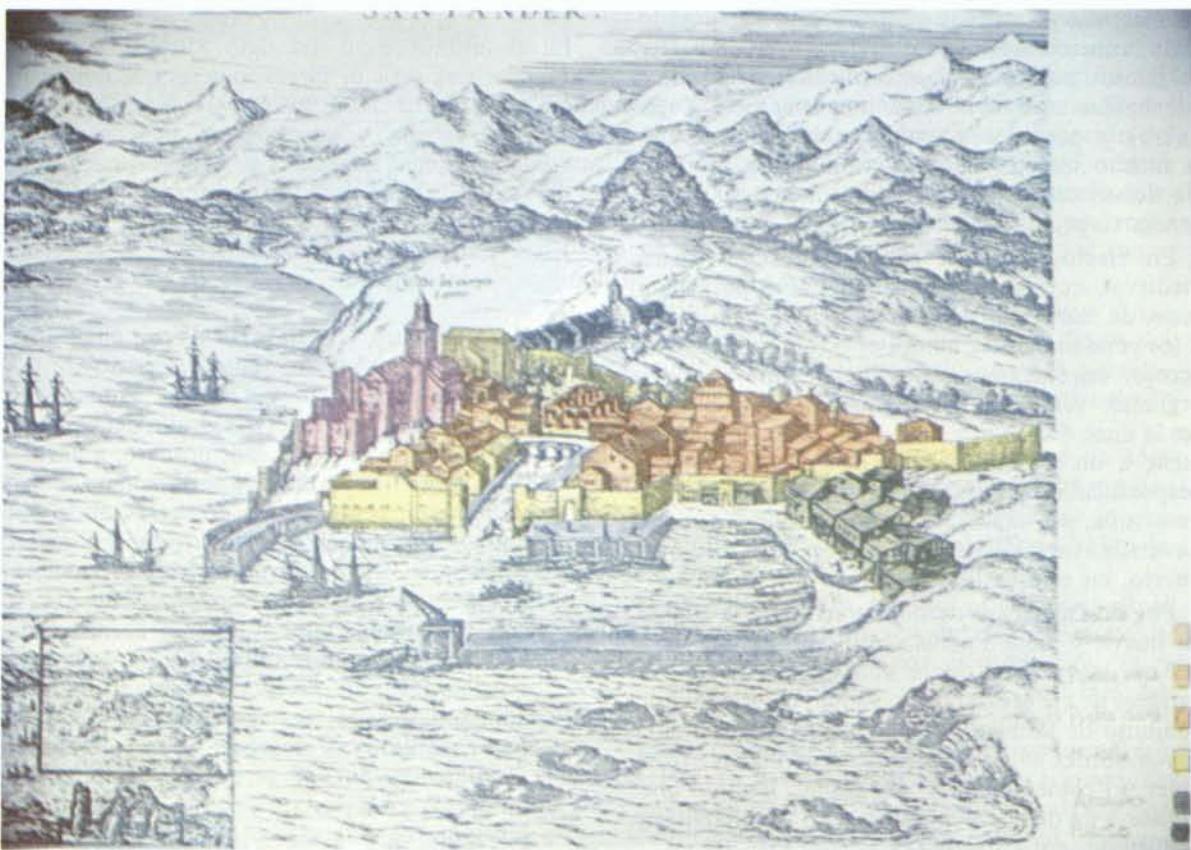
La villa medieval, alineada a lo largo de un camino (plano n.º 1), parece, por su forma y disposición, entre la bahía y el brazo de mar, un muelle, un adelantado en el mar que abriga al puerto natural. La ciudad, asentada, es cierto, sobre un promontorio natural y sin apenas modificarlo, funciona ella misma como un muelle, como lugar de varadero de las embarcaciones y emplazamiento del artesanado ligado a las labores pesqueras.

Sin embargo, la villa es todavía una entidad cerrada al mar, aunque rodeada por él.

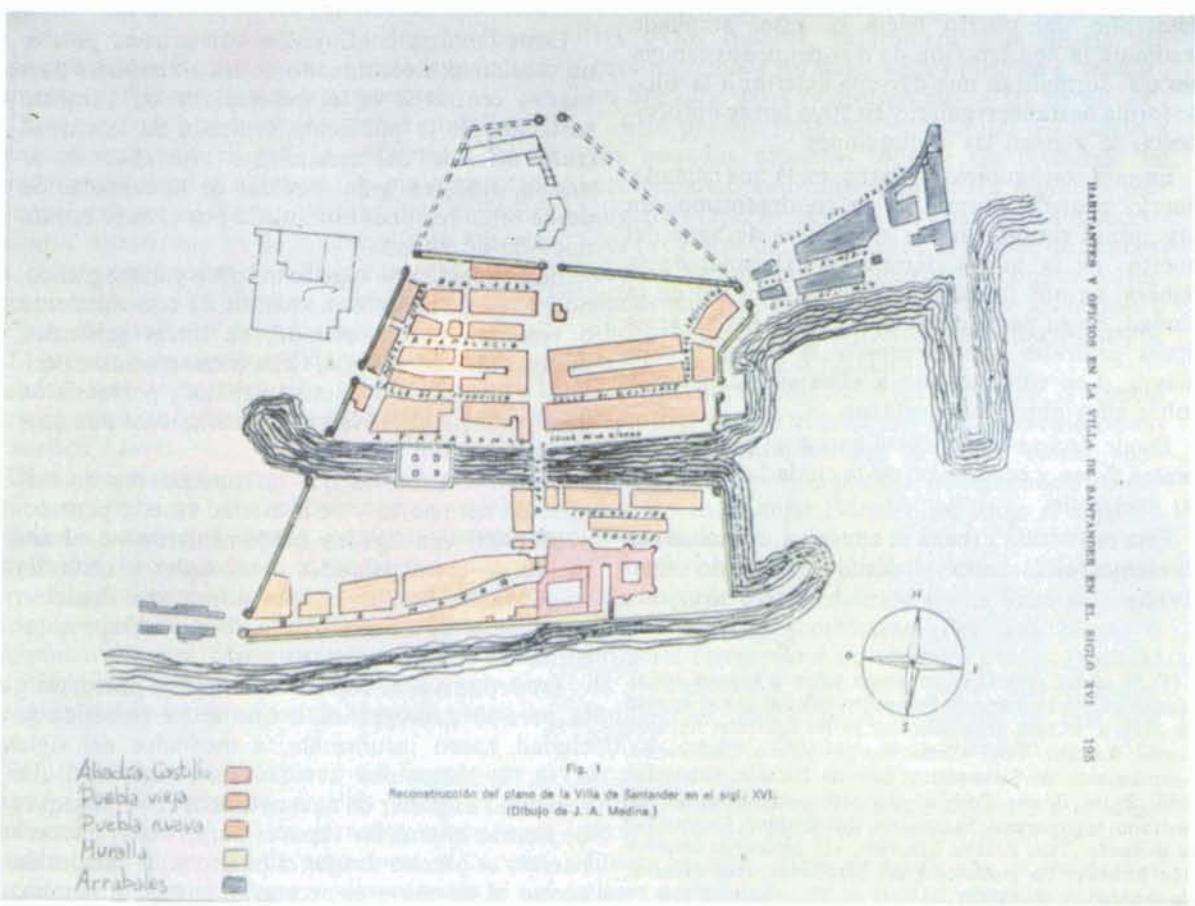
En los grabados del siglo XVI y en los planos que reconstruyen la planta de la ciudad de Santander en aquellas fechas, puede verse, sin embargo, una cierta modificación de su estructura. En efecto, si observamos estos grabados y planos (núms. 2 y 3), vemos que la ciudad medieval, la llamada Puebla Alta, se ha doblado con el desarrollo de otra puebla, que se conocerá como Puebla Nueva o Puebla Baja, casi simétrica de la anterior, teniendo como eje divisorio y de simetría, precisamente, ese brazo de mar que constituía el puerto natural y tradicional de la villa.



Plano n.º 1:
Santander
medieval.



*Plano n.º 2:
Santander
en un grabado
de Braun,
de 1575.*



Esta Puebla Nueva, que será lugar de asentamiento para los nuevos grupos sociales de posaderos y comerciantes ligados al desarrollo comercial del puerto, población claramente diferenciada de la que habita la Puebla Alta, que concentra a marineros y pescadores, esta Puebla Nueva, refleja mucho más en su estructura, en la morfología de sus calles y en sus edificaciones, su dependencia respecto al puerto.

En efecto, frente a la estructura del núcleo medieval, cuya disposición lineal, aún paralela al brazo de mar (canal de la Ribera), parece responder a los condicionantes naturales o topográficos y de acceso, encontramos una Puebla Nueva que se organiza (ver plano n.º 3) teniendo como directrices la línea del canal y sus perpendiculares, que dan lugar a un trazado regular de calles paralelas y perpendiculares al canal. La nueva forma urbana se desarrolla, por tanto, tomando precisamente como directrices formales las que derivan de la forma del puerto, en este caso las del puerto natural.

Por otra parte, el desdoblamiento de la ciudad, en nueva y vieja Puebla, confiere al canal de la Ribera, al puerto de la villa, la posición y el carácter de eje central de la ciudad, aglutinador del conjunto de la misma y centro de su actividad, en cuyos bordes se concentran las actividades artesanales y comerciales, y al mismo tiempo línea divisoria de dos comunidades sociales diferentes y, a menudo, enfrentadas (1).

Al exterior del recinto amurallado que envuelve a ambas Pueblas, comienza a desarrollarse en el siglo XVI un arrabal en el que habitarían pescadores según el relato de Braun, y que sigue el desarrollo del puerto hacia el Este, ampliado mediante la construcción de dos pequeños espigones que formalizan una dársena exterior a la villa, de forma bastante regular, y en cuyo borde noroccidental se alinean las edificaciones.

En esta configuración urbana, en la que ciudad y puerto aparecen como un único organismo, un organismo simbiótico, las superficies de agua del puerto, de la nueva dársena y del canal de la Ribera, se nos muestran como el negativo de la ciudad, de su parte construida, como los espacios libres centrales equivalentes a la plaza y calle mayor. Los edificios dan a ellos sus fachadas y sobre ellos abren sus ventanas.

Puede decirse que, en esta época, el puerto es el centro físico y económico de la ciudad y la guía de su desarrollo.

Esta estructura urbana se conserva, en sus rasgos fundamentales, hasta el último tercio del siglo XVIII.

3. LOS ENSANCHES DEL XVIII Y XIX

En el último tercio del siglo XVIII se dan en Santander una serie de circunstancias que tendrán como efecto una modificación sustancial de su estructura urbana y que aportan nuevos datos sobre las estrechas relaciones de dependencia entre el desarrollo urbano y el portuario, entre la forma del puerto y la forma urbana.

Estas circunstancias pueden resumirse en tres direcciones principales:

- Por una parte, la mejora de las comunicaciones con la meseta castellana a partir de la apertura entre 1748 y 1753 del camino de Reinosa que permite el desarrollo del comercio portuario de la ciudad; primero, a partir de la recuperación de la exportación de lanas y, posteriormente, por la creciente salida de harinas castellanas hacia las colonias americanas y la llegada de productos coloniales.
- Por otra parte, la liberalización del comercio con las colonias americanas en 1778, hasta entonces monopolizado por Cádiz, y del que quedan excluidos los puertos vascos, fuertes competidores de Santander en el comercio con Castilla.
- Finalmente, por la progresiva autonomía administrativa de la ciudad, que supone la creación del obispado en 1754 y la del Consulado de Mar y Tierra en 1785, que le van a permitir dotarse del aparato institucional necesario para la potenciación de sus actividades comerciales.

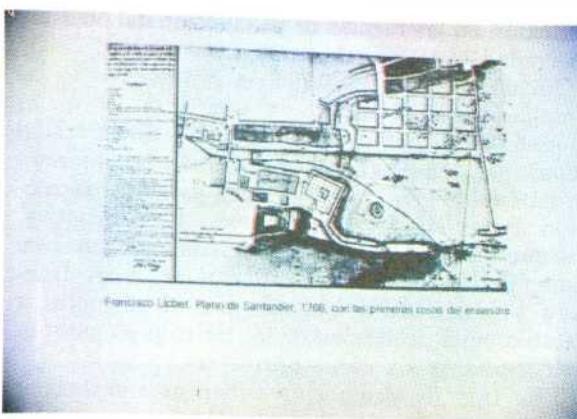
Estos factores confluyentes van a hacer posible un crecimiento continuado de las actividades portuarias centradas en el comercio y un aumento sostenido de la población centrada en la ciudad fruto no sólo del crecimiento vegetativo de la misma, sino, en gran medida, de la inmigración desde otras regiones estimulada por el auge económico de la ciudad.

Esta situación de auge económico y demográfico, no exenta de algunos momentos de estancamiento o recesión, pero sostenida, en líneas generales, durante más de un siglo, tiene como efectos específicos a nivel de la estructura urbana y portuaria un desarrollo cuantitativa y cualitativamente diferente de la evolución anterior.

Conviene subrayar que las operaciones de ampliación del puerto y de la ciudad en este período, 1765-1900, van ligadas fundamentalmente al aumento de las actividades comerciales y no a las tradicionales pesqueras, que sufren una situación continuada de estancamiento, lo que influye notablemente en sus características.

En definitiva, el aumento del tráfico portuario y la presión demográfica a que se ve sometida la ciudad hacen insuficiente, a mediados del siglo XVIII, la estructura heredada del siglo XVI. Es necesario disponer de nuevos muelles de embarque, de nuevas ensenadas capaces para más y mayores barcos, es preciso dragar el puerto y los canales de acceso al mismo y es necesario, al mismo tiempo,

(1) El marco general de referencia sobre la historia social, económica y urbanística de Santander, sobre el que se apoyan los análisis, se basa principalmente en los siguientes trabajos: Tomás Martínez Vara, «Santander, de Villa a Ciudad», ed. Ayuntamiento de Santander y Librería Estudio, Santander, 1983; Pedro Gómez Portilla, «La ordenación industrial del territorio: la comarca de Santander», tesis doctoral, Universidad de Santander; Julio Pozueta Echavarri, «El proceso de urbanización turístico: La producción del Sardinero», tesis doctoral, Universidad de Santander.



Plano n.º 4:
Proyecto
Llobet, 1766.

ampliar la superficie urbana para dar cabida a las nuevas actividades comerciales, de almacenaje, artesanales o industriales, así como a la nueva población ligada a las mismas.

El inicio de estas ampliaciones del puerto y la ciudad se ve impulsado en 1763 por un hecho probablemente casual, pero con implicaciones sociales importantes, el incendio y la destrucción de las edificaciones de la calle del mar, primera línea del arrabal de los pescadores, y el desmoronamiento de la muralla.

Este incendio tiene, en nuestra opinión, dos consecuencias inmediatas. Por una parte, permite y obliga a la reconstrucción de esta calle y a la mejora del muelle a ella asociado a la misma, facilitando su prolongación hacia el este. Por otra parte, permite la superación del obstáculo social que suponía la existencia del arrabal de los pescadores que actuaba como una barrera frente a las tendencias expansivas de la Puebla Nueva, habitada mayoritariamente por comerciantes y armadores.

Derribadas por el incendio ambas murallas, el Ayuntamiento, en el que la influencia de los comerciantes ligados al puerto había aumentado progresivamente desde la apertura del camino de Reinosa, en detrimento de la Cofradía de Mareantes, el otro gran poder laico de la ciudad, solicita la construcción de una dársena nueva y la limpia y mejora del conjunto del puerto.

El proyecto de esta nueva dársena, que no es, en realidad, sino la prolongación hacia el Este de la dársena chica, es redactado en 1765 por el ingeniero Francisco Llovet.

Dicho proyecto de ampliación del puerto no se limita, sin embargo, al diseño de nuevos muelles y ensenadas, sino que diseña conjuntamente una ampliación hacia el Este de la ciudad, una vez derribada definitivamente la cerca que lo impedía, en lo que será el primer Ensanche de Santander, denominación que posteriormente adoptarán las ampliaciones de las ciudades españolas y que será recogida por la legislación en la segunda mitad del XIX.

El proyecto de Llovet (plano n.º 4) propone el traslado de la línea de muelles hacia el Sur, mediante el relleno de los terrenos marismosos situados ante el arrabal de pescadores, y la construcción de un muelle recto y alineado con el del

canal de la Ribera. Sobre los terrenos ganados al mar, mediante el relleno de una gran parte de la antigua dársena chica situada delante del arrabal, se emplazará el Ensanche de la ciudad constituido por manzanas rectangulares e idénticas, alineadas según las directrices que marca la ampliación del puerto. El conjunto acaba en un nuevo muelle, construido casi perpendicularmente al muelle nuevo, sobre el que se alinean los edificios, y prolongado en una calle que señala, a su vez, el límite urbano.

En este primer proyecto de Llovet, cuyas directrices marcarán por más de un siglo las líneas del crecimiento urbano y portuario, quedan patentes las estrechas relaciones formales entre el trazado de ambos.

En efecto, en este proyecto la ciudad no sólo parece seguir formalmente el desarrollo del puerto, sino que incluso resulta difícil diferenciar lo que corresponde a la incidencia del puerto sobre la ciudad o de la ciudad sobre el puerto.

No obstante, tanto por su origen, una Real Orden para la construcción de una dársena y la limpia del puerto, como por su promoción, es el Ayuntamiento directamente el que realizará las obras, parece que es el puerto quien dirige el crecimiento urbano, aunque la simbiosis formal sea total. Incluso, la forma de la ciudad, los trazados de sus calles, su anchura, etc., aunque reguladas por unas ordenanzas redactadas por Sabatini y enmarcadas, por tanto, en la cultura urbanística española, que había producido ya ejemplos de barrios marítimos de gran regularidad, como el de la Barceloneta, parece fuertemente condicionada por la forma del puerto (las calles son paralelas o perpendiculares a los muelles, la primera y la última son prolongaciones formales de los mismos e, incluso, su anchura parece corresponder a las de éstos).

Esta posible trasposición modular del puerto a los trazados urbanos, todavía sin investigar en profundidad, constituye una de las hipótesis más sugestivas que se extraen del análisis de los sucesivos proyectos de Ensanche de la ciudad de Santander, en los que no sería extraño encontrar correspondencias entre mangas y esloras de los buques o anchuras de elementos portuarios y dimensiones de calles, manzanas o edificios.

De hecho, en casi todos los proyectos, el espacio vacío del puerto resulta ser prácticamente de las mismas dimensiones que la nueva ciudad, con límites similares y, es posible, que con una distribución interna similar. Viene a ser como el negativo de la ciudad.

A otro nivel, la ampliación del puerto, conjugada con las ordenanzas edificatorias de Sabatini, tiene efectos sociales inmediatos. Por una parte, la primera, relegando a un segundo plano al arrabal de pescadores y, por otra parte, las segundas, impidiendo, mediante la obligación de una sola edificación por manzana, la localización en la zona de la población de bajos recursos. Mecanismos, ambos, que tendrán como consecuencia a lo largo de más de un siglo, la caracterización social del Ensanche como zona de residencia de las nuevas clases acomodadas de la ciudad, surgidas en torno

al comercio del puerto, y que localizarán allí sus viviendas, oficinas o almacenes.

El auge continuado de la ciudad de Santander al amparo del comercio portuario impulsa a la redacción de nuevos proyectos de ampliación del puerto, que se sucederán cada pocos años, y que tendrán en común con el de Llovet, tanto la proyectación conjunta del puerto y de nuevos ensanches como sus directrices formales, que reproducen el modo reticular de ampliación hacia el Este.

Así, entre 1770 y 1788, en que las obras del puerto están paralizadas, se redactan los proyectos de Escofet, Tosíñ o Agustín de Colosia, que, si bien no se llevarán a la práctica, marcarán las directrices de las obras que se ejecutarán posteriormente. Son éstos (plano n.º 5), proyectos de tono mucho más urbanístico, donde se supera la simplicidad de la trama de Llovet para intentar una estructura urbana más compleja y, en cierta medida, coherente en sí misma. Aunque en ellos se conservan influencias decisivas de la forma portuaria, directrices de la retícula, correspondencia muebles-calles, anchuras, etc., el modelo urbano se hace más rico y complejo, apareciendo, por primera vez, las plazas como elemento diferenciado en la trama, diversificándose el tamaño de las manzanas, etc., lo que supone una cierta autonomía de la forma urbana respecto a la portuaria.

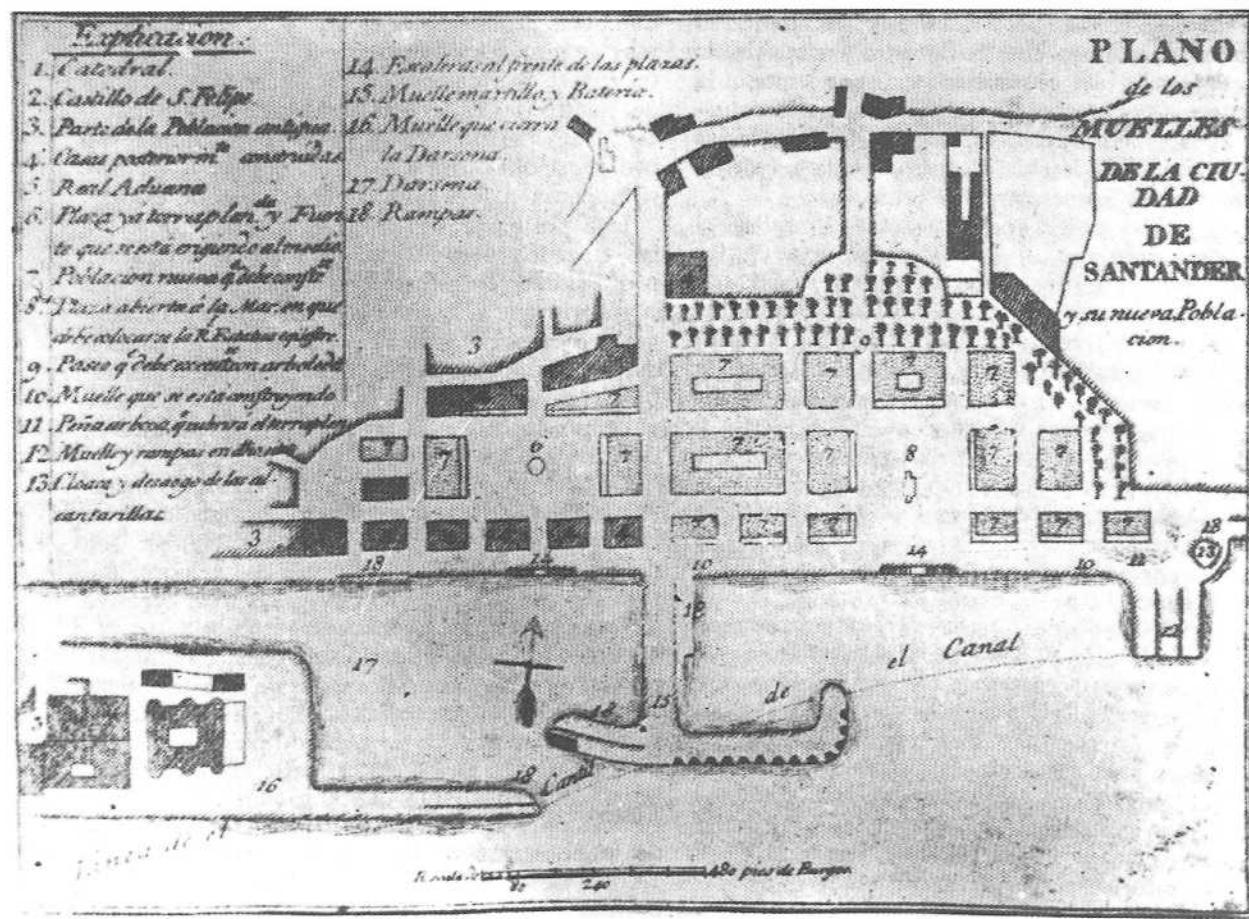
También en estas fechas, asistimos a una cierta

inflexión en las formas de producción del puerto y la ciudad y de las relaciones entre ambas.

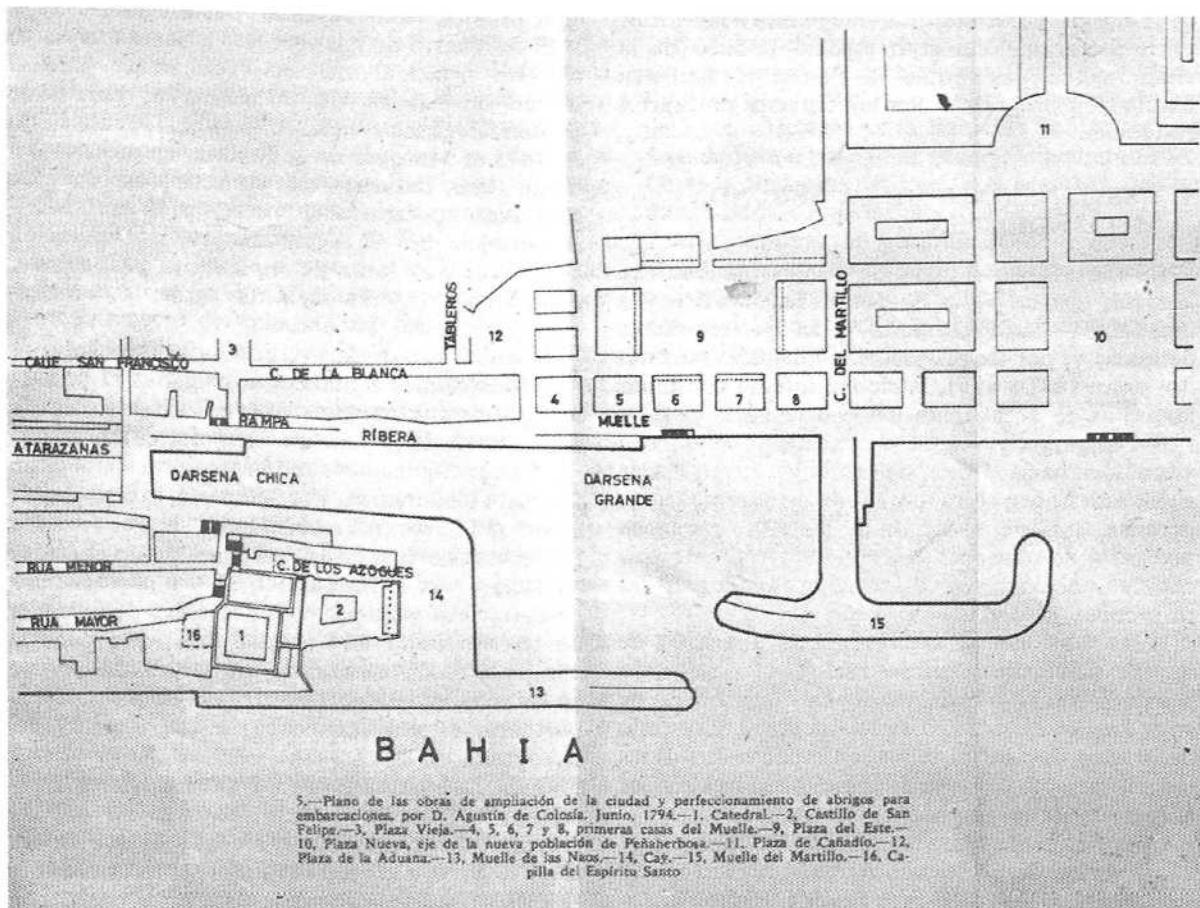
En efecto, si hasta 1794, la promoción de las ampliaciones del puerto, y con ellas las de la ciudad, correspondía a iniciativas y financiación municipal, en ese año se produce la primera propuesta de la iniciativa privada para la construcción de las citadas ampliaciones. Esta iniciativa, promovida por Francisco Bustamante, comerciante santanderino, consiste en esquema en la construcción y cesión de los muelles por el promotor a cambio de la titularidad de los terrenos ganados al mar mediante las obras portuarias.

Este tipo de promoción urbanístico-portuaria, donde se invierten los términos de las anteriores en el sentido de ser la iniciativa urbanística la que impulsa y financia las ampliaciones portuarias, se aplicará, finalmente, en 1820, bajo la promoción de otro comerciante, Guillermo Calderón, 25 años después de la propuesta Bustamante, que no fue aceptada.

La propuesta de Calderón, cuyas obras se realizaron entre 1822 y 1825, no es formalmente muy diferente de la de Colosia (plano n.^o 6), tiene, sobre todo, de novedoso el carácter privado de la operación, es decir, el hecho de que ya no es el Ayuntamiento quien impulsa y desarrolla proyectos y obras, sino que es un particular el que lo propone al Ayuntamiento, evidentemente con un



*Plano n.º 5:
Proyecto
Tofino, 1788.*



*Plano n.º 6:
Proyecto
Colosia, 1794.*

objetivo de lucro, y basándose en las rentas que producirán la venta de solares urbanos.

Ello parece significar, en el contexto de las relaciones que analizamos, una progresiva autonomía de la producción de la ciudad respecto a la del puerto e, incluso, un primer sometimiento del puerto a la dinámica e intereses derivados de la construcción de la ciudad.

En cualquier caso, se mantiene la convergencia formal entre el plano de la ciudad y el desarrollo portuario, cuya línea principal de muelles, la prolongación del muelle Nuevo, sigue configurando el eje fundamental, funcional y representativo de la ciudad.

En síntesis, la situación o el modelo de desarrollo

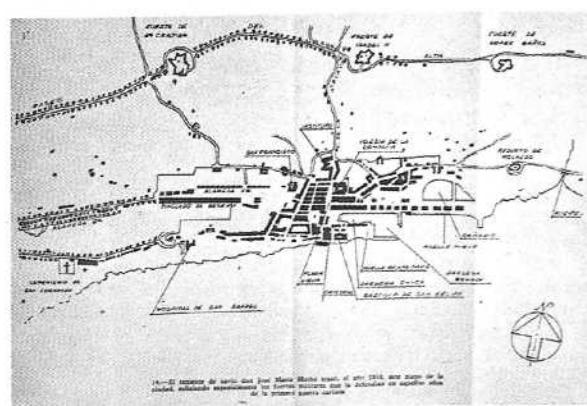
urbano-portuario de Santander, en 1838, una vez consolidadas las obras de ampliación del puerto y de ensanche de la ciudad, lo obtendríamos analizando el plano de José María Mathé (plano n.^o 7), en el que se aprecia claramente cómo, hacia el Este, la ciudad no sigue en su expansión la dirección de los antiguos arrabales, sino que se ajusta a la nueva línea de muelles impuesta por la necesidad de buscar mayores calados, dejando incluso sin edificar entre esta nueva y regular línea de edificaciones y la vieja traza del arrabal de pescadores.

Al mismo tiempo, la ciudad se ha extendido también hacia el Oeste, de una forma tal vez menos regular y compacta, por una línea diferente de la tradicional del camino de entrada a la ciudad y que se articula precisamente en torno al canal de la Ribera, ahora rellenado y convertido en calle, que no es sino la prolongación hacia el Oeste de la línea de los muelles.

Puede, por tanto, concluirse con cierta objetividad, que, durante este período, la forma urbana ha ido adaptándose estrechamente al desarrollo de las ampliaciones del puerto e, incluso, los espacios de éste que van quedando marginados por su expansión hacia el Este, se constituyen en los principales ejes y espacios urbanos libres de la ciudad.

Esta última característica, que se inicia con el relleno del canal de la Ribera, y su conversión en la calle más importante de Santander hasta nuestros días, a la que conectará el camino de Reinosa, se

*Plano n.º 7:
Plano de
José María
Matheo 1838*



verá confirmada en los años 1847-50 por el relleno de la antigua dársena Chica, que pasará a constituir parte integrante del gran espacio público de la ciudad actual, los jardines de Pereda, mediante su ampliación progresiva con los espacios portuarios residuales.

4. LAS TENSIONES DE LA SEGUNDA MITAD DEL XIX

En 1861, según el plano de Coello (plano n.º 8), la forma urbana de los Ensanches hacia el Este y la ampliación hacia el Oeste están perfectamente definidas y, por los proyectos municipales redactados entre 1847 y 1851, la ciudad intenta continuar las obras de ampliación del puerto hacia el Este.

Sin embargo, y aunque el crecimiento del puerto y la ciudad hacia el Este, siguiendo las directrices de siglos anteriores, continuará todavía durante varias décadas, durante la década de los 50 se producen una serie de tensiones entre ciudad y puerto que culminarán con una disociación de sus líneas respectivas de crecimiento.

Estas tensiones se inician por la aparición de nuevas actividades e infraestructuras que se localizan en la ciudad o próximas a ella y que, a pesar de estar ligadas directa o indirectamente al desarrollo del tráfico portuario, requieren espacios y formas específicas, que llegaron a ser competidores con las exigencias de la ampliación del puerto.

Concretamente, la creación de balnearios, la construcción de la estación terminal del ferrocarril Alar-Santander y, en menor medida, las instalacio-

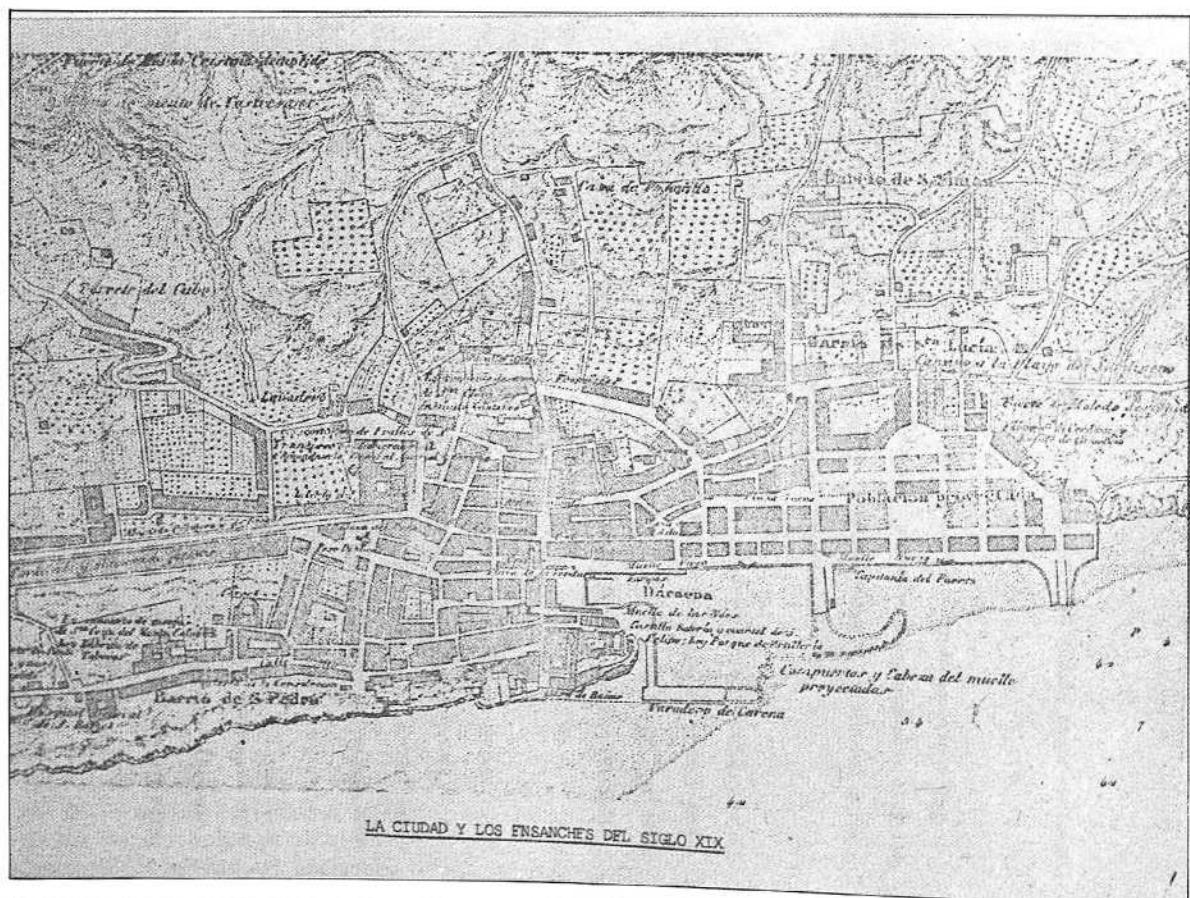
nnes industriales, diversificaron los polos de atracción urbana, contribuyendo a esta disociación.

El ferrocarril de Alar del Rey a Santander, cuyo objetivo principal era servir de enlace para el tráfico de harinas de la meseta al puerto de Santander, desde el canal de Castilla, fue concedido en 1845 al Marqués de la Remisa, empresario del canal. Pero, caducada esta concesión en 1849, fue concedido nuevamente a una comisión santanderina formada por el Ayuntamiento, la Diputación Provincial y la Junta de Agricultura y Comercio, que obtendrían, tres años más tarde, la autorización para iniciar las obras.

Esta iniciativa, promovida fundamentalmente por los comerciantes santanderinos ligados al puerto, hizo preciso un cierto debate en la ciudad sobre la localización de la estación terminal de la línea.

Dos condicionantes fundamentales se manejaron ante esta localización. Por una parte, la facilidad de acceso del ferrocarril a la ciudad, que se concretaba fundamentalmente en la definición de un corredor adecuado para el trazado ferroviario hasta la línea de costa. Por otra parte, la necesidad de disponer de terreno llano en cantidad suficiente para la construcción de la estación y de su zona de servicio en las proximidades del puerto, ya que era el tráfico portuario el que justificaba la construcción del ferrocarril.

Dada la topografía de los alrededores de Santander en aquella época, el acceso no parecía factible por el Oeste de la ciudad, ya que en esa zona el terreno presentaba un promontorio, sobre el que se localizó el primer núcleo urbano, con



acantilados sobre la bahía y no se disponía tampoco de terreno llano.

En estas condiciones, y de no optar por una operación de cirugía urbana, una de las alternativas más adecuadas topográficamente y de menor coste era la utilización del corredor que discurre paralelamente a la ciudad por el Norte y que va a desembocar en la ensenada del Sardinero, donde se disponía de amplias superficies de suelo llano.

El problema fundamental de esta localización lo constituía el hecho de que la salida al mar del ferrocarril se produciría a una distancia de más de un kilómetro del puerto existente.

No obstante, tanto por las directrices históricas de su crecimiento como por la búsqueda de mayor seguridad y calados para el puerto, la ensenada del Sardinero había sido considerada desde antiguo como el antepuerto natural o gran puerto de Santander, y sobre ella se habían proyectado muelles y hasta poblados completos de pescadores (2). Y en esa línea, la llegada del ferrocarril y la necesidad de ubicar la estación fue ocasión para plantear la futura línea de expansión del puerto o, incluso su cambio de ubicación, teniendo en cuenta que las posibilidades de ampliación mediante rellenos hacia el Este comenzaban a agotarse, y la llegada del ferrocarril podía suponer un incremento notable de las actividades portuarias. De ahí, la búsqueda de nuevos espacios; de ahí, la mirada hacia el Sardinero, lugar hacia donde se dirigía el crecimiento urbano y portuario desde el siglo XVI.

Sin embargo, la posibilidad de establecer en el Sardinero el puerto y la estación del ferrocarril de Alarés, definitivamente, desechara a mediados de los 50, además de por las dificultades y costos inherentes a la misma, por la coincidencia en el tiempo de otras iniciativas tendentes a convertir el Sardinero en una zona balnearia, al estilo de las existentes en Guipúzcoa o en el extranjero.

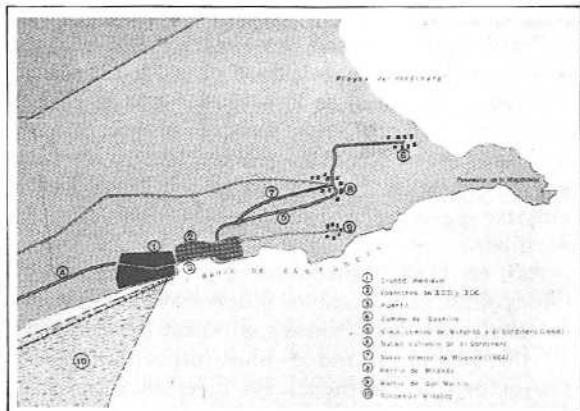
Estas iniciativas balnearias, que se inician en los años 1845-46, mediante la construcción de un primer camino al Sardinero (el camino de Miranda), se irán consolidando al finalizar la década con la constitución, por un grupo de comerciantes, de una sociedad de carrozas que explota la línea Santander-Sardinero y por la concesión de terrenos de propiedad pública a influyentes hombres de negocios santanderinos para la construcción de los primeros hoteles y fondas.

A estas iniciativas en el Sardinero, que irán caracterizándolo como un espacio balneario difícilmente compatible con usos portuarios o ferroviarios que implicarían la ocupación de amplias superficies de terreno por almacenes y otras instalaciones, viene a sumarse otra iniciativa que será

decisiva para el desarrollo posterior del puerto y de la ciudad, la llamada concesión Wissocq.

Esta concesión, cuya historia y vicisitudes alargarían innecesariamente este análisis, consistía, fundamentalmente, en permitir el relleno de cerca de 2.000 hectáreas de la Bahía de Santander en un área de forma triangular situada inmediatamente al Oeste y Suroeste del puerto existente y prácticamente adosada al mismo (plano n.º 9).

Ello suponía la posibilidad de obtención de grandes superficies de suelo llano a bajo costo en la proximidad inmediata del puerto, que permitiría el acceso del ferrocarril y la ubicación de la estación y de sus áreas de servicio.



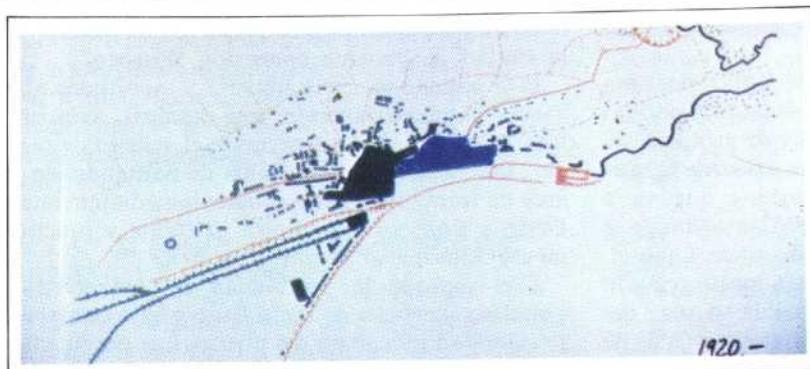
Plano n.º 9: Esquema de la ciudad hacia 1860.

Con ella cambia radicalmente el horizonte de desarrollo del puerto de Santander, que comenzará a ampliarse hacia el Oeste, en dirección opuesta a la tradicional, con la construcción de los primeros muelles de la concesión Wissocq y contará en adelante con una amplia reserva de terrenos para su expansión.

La resolución, mediante la concesión Wissocq, del conflicto sobre la ampliación del puerto y la localización de la estación del ferrocarril marcarán el desarrollo de la estructura urbana de Santander hasta la actualidad, acentuado por el crecimiento del balneario del Sardinero, en el sentido de ir marcando dos tendencias contrapuestas, desde el punto de vista social y funcional, en el interior de la ciudad. Por una parte, el desarrollo residencial de cierto nivel social, que continuará extendiéndose, como continuación de los Ensanches, en dirección Este o Nordeste, teniendo como punto de fuga significativo y prestigiado el balneario del Sardinero. Por otra, el progresivo retroceso hacia el Oeste y Suroeste, hacia el fondo de la Bahía, de las actividades portuarias e industriales, debido tanto a motivos estrictamente funcionales de disponibilidad de espacio como a la creciente incompatibilidad de estos usos con los residenciales.

Este nuevo proceso, que significa el disociamiento de las líneas de crecimiento tradicionalmente paralelas del puerto y la ciudad, y que se concreta sobre todo en el retroceso del puerto hacia áreas menos centrales, aunque apunte ya desde mediados del siglo XIX, no se desarrollará plenamente y caracterizará la estructura urbana de Santander

(2) La pretensión de convertir la ensenada del Sardinero en el gran puerto de Santander se rastrea en los archivos desde 1770, fecha en que se redacta un «Plan General sobre el medio, que considera indispensable para facilitar al Puerto y la marinera de Santander», copia del cual se conserva en la biblioteca Menéndez y Pelayo, que propone el traslado de la actividad portuaria a esta zona de la bahía y la construcción de un nuevo poblado de pescadores. Dicha pretensión sigue apareciendo asiduamente en las discusiones municipales y en la prensa local durante todo el siglo XIX.



Plano n.º 10:
Esquema
de Santander
hacia 1920.

hasta el presente siglo, en que irá acentuándose progresivamente.

Prácticamente, desde 1850 hasta 1900, continúan proyectándose y ejecutándose obras de ampliación del puerto, y con el de la ciudad, hacia el Este. Se trata de proyectos que, aunque progresivamente limitados en su alcance, incluyen fuertes operaciones de construcción de muelles que llegan a aproximarse al comienzo de la zona balnearia del Sardinero.

Así, en 1868, y mediante el proyecto de Mateo Obregón, se continúan los muelles hasta Molledo y se construyen las últimas manzanas del Ensanche. Y, tal vez el último y más importante de los proyectos que mantienen las directrices históricas del crecimiento, el Plan Lequerica de 1882, cuyas obras se alargan hasta 1905, y cuyas propuestas más significativas desde nuestra óptica son el relleno de la dársena de la Ribera, que permite una mejor conexión por tierra con los nuevos muelles de Wissocq y que incorpora nuevos espacios libres a la ciudad, y la construcción de la nueva dársena de Puerto Chico con prolongación de los muelles hasta San Martín, zona donde habían surgido ya algunos núcleos de pescadores al estilo del arrabal del siglo XVI (ver plano n.º 10).

5. EL SIGLO XX

El siglo XX se caracteriza, a nivel de las relaciones puerto-ciudad, por el desarrollo de las líneas apuntadas tras la resolución de las tensiones de mediados del XIX, en el sentido de una distribución general de usos en la ciudad que prima la construcción residencial hacia el Este, mientras las actividades productivas, junto con el puerto, se desarrollan hacia el Oeste.

No obstante, esta tendencia general no está exenta de conflictos, ni hace desaparecer la influencia formal del puerto sobre la trama urbana.

Por ser una época más reciente, donde numerosos procesos siguen en curso, nos referiremos únicamente a algunos episodios o momentos significativos que ejemplarizan esta tendencia general a la disociación puerto-ciudad y algunas excepciones importantes a la misma.

Dentro de la tendencia general de separación de usos en dos direcciones contrapuestas, una iniciativa importante la constituye la construcción del nuevo puerto pesquero en el Oeste, sobre terrenos

de la antigua concesión Wissocq, y de un Poblado de Pescadores (Sotileza).

Esta operación fue acompañada de cambio de uso de la dársena de Puerto Chico, que se destinará preferentemente a embarcaciones deportivas, y supuso un intento de traslado de las familias de pescadores que habitaban en sus proximidades y que habían ido siguiendo el desarrollo del puerto hacia el Este, por detrás de las manzanas del Ensanche.

En conjunto, la operación, que se inscribe dentro de la ideología paternalista que caracteriza algunas actuaciones del régimen falangista de los años 40, fechas en que se desarrolla, y que cuenta como patrocinadora de la construcción del poblado con la Obra Sindical del Hogar y las Cofradías de pescadores, tuvo como resultado un cambio funcional de la zona de Puerto Chico, de la que desaparecerán las actividades productivas ligadas a la pesca, y permitió el inicio de una renovación social mediante la construcción de nuevos edificios residenciales, que culminará, posteriormente, con la unión del Ensanche y del Sardinero, las dos zonas residenciales más prestigiosas de la ciudad, y la caracterización de toda la línea de costa de la ciudad como zona residencial acomodada a la que únicamente se resisten algunas instalaciones industriales (Astilleros), en la actualidad objeto de fuertes presiones para su sustitución por grandes equipamientos de prestigio (palacio de festivales, escuela náutica, etc.).

Con ello se consolida, definitivamente, el cambio de dirección de la expansión del puerto, cuyas instalaciones más orientales comienzan a desmontarse, mientras continúan las obras de ampliación hacia el fondo de la Bahía con la construcción del nuevo puerto de Raos y de dos polígonos industriales en sus proximidades, Raos y Wissocq.

De forma que en la actualidad el desarrollo del Puerto parece haberse independizado del desarrollo residencial, al menos en lo que se refiere al de las capas medias y altas, acentuándose su dependencia con las actividades productivas, industriales y pesqueras.

No obstante, esta tendencia general no va exenta de algunas características tradicionales en las relaciones ciudad-puerto.

Ello se comprueba, por ejemplo, en la configuración del barrio de Castilla-Hermida. Dicho barrio, de reciente construcción, se localiza sobre terrenos de la concesión Wissocq, sobre los que se redactó



Santander actual, zona Oeste y Suroeste. Sobre los terrenos de la antigua concesión Wissocq, el barrio reticular de Castilla-Hermida y las nuevas dársenas.

en 1861 un proyecto de Ensanche que preveía su ordenación mediante una trama regular de manzanas sobre la que se asentaría un almacenes e industrias ligadas al puerto.

Es interesante señalar que, ya en su morfología, a pesar de su regularidad y ortogonalidad, se observa que las líneas directrices de su composición no se proyectan siguiendo estrictamente las directrices de los muelles, como sucedía en el siglo XVIII y en el XIX, sino que parecen responder más a la directriz que marcan el ferrocarril y la calle que, paralela a éste, constituye el eje principal del barrio.

Interesa, también, subrayar que esta zona, prevista en principio para almacenes y diseñada en consecuencia en cuanto a la trama, tamaño de manzanas, etc., vio modificadas sus ordenanzas urbanísticas en los años 40 precisamente tomando como referencia la construcción del nuevo poblado de pescadores, que introdujo una cuña residencial en una zona de servicios e instalaciones ligadas al puerto.

El barrio de Castilla-Hermida, independientemente de sus altísimas densidades edificatorias y déficits actuales de equipamientos, es una prueba reciente de cómo el puerto sigue arrastrando tras de sí a la ciudad. Incluso se da hoy la circunstancia, frecuente en la historia de la ciudad, de que este barrio, hijo natural de la expansión del puerto, comienza a presionar sobre los terrenos portuarios

situados en sus inmediaciones, que constituyen prácticamente la única posibilidad de resolver sus agudos déficits de equipamientos y espacios libres.

Esta circunstancia es, y ha sido, una de las constantes paradojas de la historia del puerto de Santander y de sus relaciones con la ciudad en el sentido de que el puerto arrastra la construcción de la ciudad, para, finalmente, ser devorado por ella. Situación que se justifica en gran parte por el hecho de que los proyectos de ampliación del puerto, desde el de Llovet, que llevan consigo la ampliación de la ciudad, proyectaban ésta como un residuo al servicio del puerto no previendo una organización urbana autónoma, sino que se reducían a una concepción simplista de la ciudad, a una parcelación y trazado reticular de calles, insuficientes para el desarrollo de una vida urbana compleja y completa, que a la larga requería de espacios nuevos que sólo el puerto podía proporcionar.

6. HERENCIA Y PRESENCIA DEL PUERTO EN LA CIUDAD DE SANTANDER

Todo este proceso histórico, con avances conjugados y disociaciones, en el desarrollo urbano y portuario de la ciudad, ha dejado en su actual estructura y morfología marcas perdurables que hacen del puerto uno de los elementos de mayor influencia en la ciudad. Influencia que perdura a través de huellas físicas, trazados urbanos y elementos portuarios, e influencia que pervive en la caracterización social y simbólica de algunos espacios centrales de la ciudad.

Tratando de sintetizar, podríamos concluir diciendo:

- El puerto de Santander ha dejado su impronta en la historia de la ciudad, marcando las direcciones de su crecimiento durante los siglos XVI al XIX y aun parte del XX.
- Los proyectos de ampliación del puerto han supuesto el trazado de paquetes urbanos regulares, basados en una simplista, pero racional trama viaria que caracteriza áreas importantes de la ciudad actual. De hecho, en el plano actual de la ciudad, únicamente en estas zonas proyectadas con las ampliaciones del puerto, la ciudad cuenta con trazados regulares mientras el resto se organiza tomando como base los ejes de transporte, sin una coherencia formal del viario y la edificación.
- Finalmente, el cambio en la dirección del desarrollo portuario, y en general la búsqueda de mejores emplazamientos funcionales para el mismo, de mayores calados y superficies de abrigo, ha ido dejando disponibles para la ciudad importantes espacios libres, que han permitido la mejora de las condiciones urbanísticas de ésta. Dichos espacios, por su carácter central y público, siguen siendo hoy elementos estructurales de la ciudad, símbolos de su historia, y catalizan la distribución social de la residencia.



Santander actual, zona Este y Noreste. Los Ensanches, la darsena de Puerto Chico y la zona del Sardinero.

INCENDIO Y TRANSFORMACIONES URBANAS: SANTANDER 1941-1955

**Mercedes Cesteros Sedano (*)
Angela de Meer Ledra-Marzo (**)
Isabel Sierra Alvarez (*)**

La estructura actual de la ciudad de Santander es el resultado de los procesos de renovación y terciarización del centro, de desplazamiento poblacional intraurbano y crecimiento periférico, que se iniciaron tras el incendio de 1941, que arrasó parte de su centro histórico.

La Reconstrucción de Santander aparece como un proceso de renovación urbana, que no se limitó a los cambios morfológicos,

funcionales y sociales que tuvieron lugar en el centro, sino que su impacto trascendió al resto de la ciudad, sentándose así, las bases del crecimiento periférico posterior.

El incendio determinó una reorganización social y funcional del espacio urbano. El área central adquirió un alto valor mientras que se generaba un crecimiento suburbial en las zonas periféricas.

INTRODUCCION

La ciudad de Santander aparece hoy como un espacio urbano estructurado en áreas diferenciadas por su morfología, su grado de interacción en la trama urbana, su contenido social y, en definitiva, por el uso o función que se les ha asignado. El espacio se organiza en torno a un sector central en avanzado proceso de terciarización, cuyas características se prolongan en el ensanche decimonónico del Este. Dicha estructura urbana se ha ido consolidando a medida que avanzaba el crecimiento de las zonas periféricas —con un carácter netamente diferenciado— como áreas industriales o de residencia obrera. En el conjunto, se diferencia el Sardinero como espacio que, si bien presenta una localización periférica, aparece hoy como un centro

de ocio y de residencia acomodada (1), en continuidad con algunos aspectos del centro y ensanche (plano n.º 1).

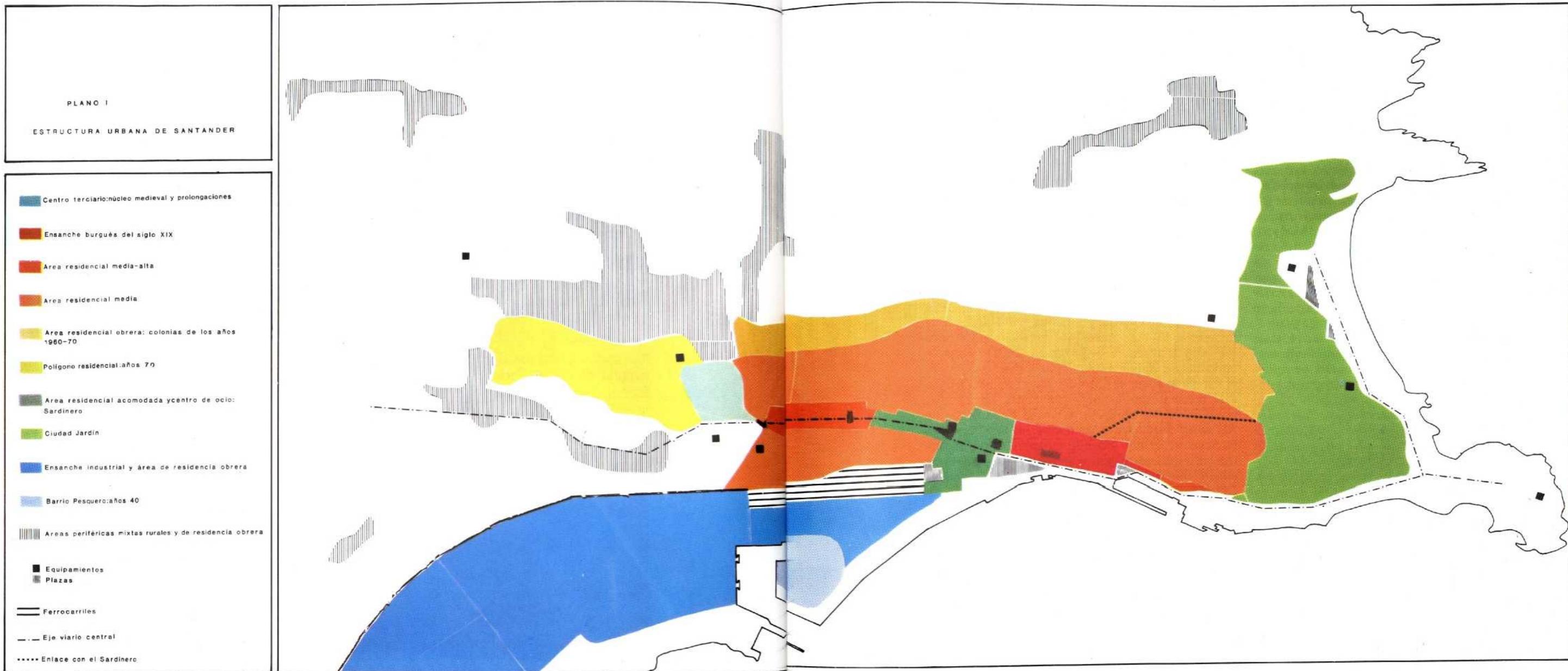
Es en los años cuarenta cuando se da un paso decisivo en la configuración de la estructura de la ciudad actual. Esta aparece como el resultado de los procesos de renovación urbana y terciarización del centro, de desplazamiento poblacional intraurbano y crecimiento periférico diferenciado, que se iniciaron en Santander con ocasión del incendio que arrasó una gran parte de su centro histórico en febrero de 1941.

De ahí la actualidad del interés que puede despertar el estudio de las operaciones de renovación, ejemplificados en el estudio del impacto del

(*) Geógrafo.

(**) Geógrafo. Becario Departamento Geográfico. Santander.

(1) Pozueta Echavarri, J.: *El proceso de urbanización turística. La producción del Sardinero*. Tesis Doctoral. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Santander, marzo 1980.



incendio en la reorganización del espacio urbano santanderino. El incendio, precisamente por su carácter catastrófico, al convertir en un inmenso solar —liberado de la vieja edificación y antigua población— a un importante sector del centro histórico de la ciudad permitió a los agentes urbanos dominantes llevar a cabo una renovación del centro amplia, de forma no puntual y regulada por un proyecto de Reconstrucción, hizo posible llevar a cabo la renovación de forma eficaz y rápida, sin provocar conflictos con la población desalojada, que aceptó el desplazamiento como algo inevitable, como una imposición de las catastróficas circunstancias.

Por otra parte, los procesos de renovación pudieron ponerse en marcha en Santander —gracias al incendio— algunos años antes de iniciarse en el resto de las ciudades españolas. Es

precisamente por este carácter temprano por lo que la renovación del centro y los procesos que conlleva, las estrategias de los distintos agentes urbanos interesados en ellos, así como los instrumentos de planeamiento que rigieron la renovación, pueden estudiarse en Santander nítidamente, como en un laboratorio, pues asumieron el carácter de ensayo previo a otros planes y operaciones renovadoras que se realizaron posteriormente.

La reconstrucción del centro de Santander constituyó una auténtica renovación urbana, y ello en un doble sentido. No se limitó a los cambios morfológicos, funcionales, sociales que tuvieron lugar en el centro, sino que su impacto trascendió al conjunto de la ciudad. Se sentaban así las bases del crecimiento periférico posterior y de una amplia reestructuración del espacio urbano, cuyas líneas esenciales se mantienen en el Santander actual.

Así pues, la llamada "Reconstrucción de Santander" supuso, en primer lugar, una reconstrucción de los edificios del centro, a base de una nueva tipología apoyada en una nueva trama urbana. Esos cambios en el continente morfológico venían exigidos por el nuevo contenido funcional y social que se le otorgó: ser un centro de actividad terciaria y de residencia acomodada.

Con tales procesos se intentaba, y se consiguió, revalorizar el área central de la ciudad. Por un lado, se acentuaban las ventajas de accesibilidad y el valor potencial que ya presentaba antes del incendio. Por otro, se trataba de resolver el desfase entre esa valoración y «el deterioro físico y social», indentificado por los agentes de la renovación en la existencia de edificios y viviendas envejecidas. El deterioro social del viejo centro, su población obrera y envejecida, aparecía como el motivo

decisivo para plantear la necesidad de realizar cambios en el centro de la ciudad (2).

En segundo lugar, la renovación conlleva el desplazamiento obligado de la población obrera y artesana que había vivido en ese espacio hacia otras áreas de la ciudad. En tercer lugar, la trascendencia de la renovación fue más amplia, pues fue motivo para replantear la estructura de la ciudad. Los grupos sociales y las actividades expulsadas fueron

(2) «... La cuestión esencial es la de saber cuál de los dos conjuntos de variables (deterioro del medio ambiente o composición social del espacio), actúa más energicamente sobre la transformación de la ocupación del suelo... Estas (proporción de argelinos, O.S. y peones en la población) son las variables indicativas de la estratificación social que actúan más energicamente en la renovación, aun cuando la calidad del alojamiento venga a continuación como determinante». Castells, M.: *La cuestión urbana*. Edit. Siglo xxi. Madrid, 1976.

absorbidos en las áreas más externas del continuo urbano y en la periferia, contribuyendo al crecimiento diferenciado espacial y socialmente por el contenido morfológico y funcional de esta última. Se consolida así una estructura urbana nueva, basada en los principios de la zonificación, de la delimitación del espacio que debe ocupar cada clase social y actividad económica.

Tales procesos fueron facilitados, de hecho, por el incendio del área central y por las medidas que éste obligó y permitió tomar. La reconstrucción del espacio incendiado exigía la intervención directa del Estado a través de una legislación adecuada y de una figura de planeamiento, que orientase los procesos de renovación, así como la participación en ellos de los diversos agentes urbanos. Un marco legal específico reguló la intervención del Ayuntamiento y de los propietarios de solares en la concentración de las pequeñas propiedades dispersas en parcelas de mayores dimensiones, repartición necesaria para conseguir aprovechar el alto valor potencial del suelo central. Fue el planeamiento el que asignó contenidos terciarios y de calidad al nuevo centro y el que reguló las operaciones de nueva construcción, las cuales permitieron obtener amplios beneficios a las grandes inmobiliarias privadas. La iniciativa pública, en cambio, asumió la función subsidiaria de construir vivienda barata en la periferia para alojar a la población siniestrada del centro. En este sentido, el proyecto de Reconstrucción, precursor de la función zonificadora de planes posteriores, supuso la intervención decisiva del Estado en esta temprana renovación del centro de Santander. El Estado no intervenía como un agente urbano más, sino «... como facilitador de la tarea, poniendo a disposición de los propietarios todos los medios legales a su alcance, a fin de viabilizar de forma flexible la operación económica» (3).

I. LA CIUDAD DE SANTANDER EN 1940: UN ESPACIO URBANO INTEGRADO

El espacio urbano de Santander en 1940 es el resultado de su evolución histórica. Las primeras referencias, medievales, sitúan el origen de la villa sobre la península existente entre la Ribera del Norte y la Bahía al Sur, junto a la Abadía de los Santos Mártires y el castillo de San Felipe. Allí se fue conformando la Puebla Vieja. Durante los siglos XIII-XIV-XV, el crecimiento por el sector llano constituyó la Puebla Nueva, rodeada de murallas junto con la Vieja.

El auge económico de la ciudad, título que obtuvo en 1755, marcará una época de esplendor, que se reflejará, desde el punto de vista urbano, en la expansión fuera del recinto murado —mediante la conquista de terreno al mar— y una serie de mejoras y ampliaciones del puerto para adaptarlo a



La calle de la Ribera en los años treinta: un espacio urbano integrado y complejo.

las necesidades mercantiles. El desarrollo económico de la ciudad de Santander, y de su burguesía, se mantendrá desde entonces en relación estrecha con el comercio de Castilla y América, y al margen de la provincia. En esta nueva fase de crecimiento todos los proyectos de reorganización de la ciudad se concretaron en la configuración del ensanche hacia el Este, a lo largo del Muelle, con el fin de albergar a la creciente población comerciante y burguesa.

En la misma época se proyecta el ensanche de Maliaño, como prolongación de los muelles hacia el Suroeste, y con función eminentemente industrial. Simultáneamente, y siguiendo un modelo de crecimiento lineal, la ciudad se extiende hacia el Oeste y, de forma más dispersa, por la pendiente del Norte hasta el Paseo del Alta.

Contribuyendo a apuntar la futura estructura urbana de Santander, surge, por un lado, una periferia «marginal», en torno a los «lugares» tradicionales, integrados en el municipio, pero con una ocupación dispersa, esencialmente rural, y con ausencia de servicios urbanos. Como contraposición a ésta, surge otra de «calidad» en el Sardinero, que, dotado de unas condiciones medioambientales excepcionales, se conforma en el siglo XIX como lugar de verano para la alta burguesía santanderina y castellana.

Como vemos, ya en 1940 aparecían en Santander unas tendencias de crecimiento segregado en cuanto a las condiciones urbanas de sus diferentes sectores; tendencias que, con ocasión del incendio,



La calle de la Ribera tras el incendio: el cambio morfológico y funcional.

(3) Alvarez Mora, A.: «Aportaciones al análisis de los programas de renovación urbana», *Ciudad y Territorio*, 1976, n.º 4, pp. 56-57.

se desvelaron con mayor nitidez, agudizando la diferenciación social y funcional de su estructura urbana.

I.1. El espacio incendiado en 1940: su papel central

El espacio afectado por el incendio correspondía al centro histórico de la ciudad. Ofrecía, ya entonces, unas características que nos pueden ayudar a explicar por qué fue precisamente este espacio sobre el que se realizaron operaciones renovadoras con ocasión del siniestro que lo destruyó en 1941. La renovación del área central resultaba rentable, pues estas características que presentaba se referían a la yuxtaposición de actividades y al valor potencial que encerraba el viejo centro, y ello a pesar de su carácter popular y de la vejez de su edificación. Y es que este espacio ya representaba un papel central en la ciudad.

Pero se trataba de una centralidad distinta a la actual. El centro de 1940 constituía un espacio integrado y complejo. Comprendía el espacio urbano y caserío propios de distintas épocas y tipos de sociedad. En él se localizaban actividades terciarias, pero también talleres industriales y viviendas de las diferentes clases sociales de la ciudad. La integración funcional y social aparecía como algo propio del antiguo centro de Santander.

Era una parte de la ciudad, pero se trataba de un espacio que se beneficiaba de una serie de ventajas en relación a otras áreas más alejadas o periféricas. El centro concentraba determinados servicios que no existían en la periferia; y ello explica el hecho de que fuese el área más frecuentada por los habitantes de otras zonas y una de las más valoradas económica y socialmente.

El espacio incendiado era, en 1940, un centro de actividad, pero de actividades muy diversas, tanto comerciales como industriales y administrativas. El comercio, como actividad basada en el intercambio y en la concurrencia, necesitaba de esa mayor accesibilidad y frecuentación por el público que ofrecía el área central. En ella se localizaban comercios de todo tipo: por una parte, los de elevada potencia económica, que necesitaban la proximidad de otros servicios complementarios, y que obtenían toda su rentabilidad de los espacios reducidos que ocupaban. El ramo de la hostelería se encontraba relativamente concentrado; sin embargo, los bancos y agencias de seguros no habían elegido aún el centro histórico para asentar sus sedes, sino que, ya desde el siglo XIX orientaron sus preferencias hacia el ensanche. Al poder de convocatoria del centro contribuían también actividades extraeconómicas, pues en él se localizaban la Catedral, el Ayuntamiento, la Audiencia, y jugaban un papel vitalizador las propias calles y plazas, que eran las más antiguas de la ciudad, y que se habían constituido en lugar de reunión de sus habitantes. Era una de las zonas de la ciudad con mayores ventajas culturales y en servicios urbanos.

Pero, por otra parte, en los años cuarenta el área central reunía otras actividades que hoy considera-

ríamos menos rentables en un suelo céntrico. Las actividades terciarias más modestas, como los comercios de ultramarinos y tabernas, eran numerosas y, asimismo, la presencia de pequeños talleres artesanos y fábricas en pleno centro de la ciudad era uno de los hechos más notables y expresivos de la situación anterior al incendio.

El centro integraba en aquella época actividades y servicios muy diversos. Valorándolos en conjunto, podemos afirmar que era el lugar mejor equipado de Santander. Ello se veía acentuado porque, a pesar de la competencia del ensanche del Este, los barrios más alejados se encontraban desequipados. Al ser las calles céntricas las mejor comunicadas y las que ofrecían mayores posibilidades de elección de bienes, eran también las más frecuentadas, reforzando su accesibilidad. Tales ventajas de situación incidían en una mayor valoración económica y social del centro —al menos potencial— que sólo resultaba asequible a aquellas actividades que podían obtener mayor beneficio de una localización central —las terciarias— y a las clases sociales más acomodadas. Por otro lado, este suelo caro entraña en contradicción con ciertas actividades



La calle de San Francisco en 1941.

que habían estado ubicadas en el centro, con los talleres —que consumían bastante superficie— y con el pequeño comercio —que disponía de poco capital—. Socialmente resultaba contradictorio respecto a la población trabajadora que ocupaba las antiguas viviendas.

I.2. Un espacio «degradado» en su contenido social y morfológico

El carácter diferenciado y privilegiado que hoy define al centro de Santander en relación al resto del conjunto urbano no era tan notable en los años cuarenta. Era entonces un sector de la ciudad que todavía se podía calificar de popular, en el que se daba una convivencia de clases sociales muy diversas, y en el que se mezclaban casonas medievales y edificios más modernos. Pero el carácter popular venía dado, a su vez, por el predominio de residentes modestos, de recursos económicos escasos, en unas casas envejecidas.

En el antiguo centro vivía una población propia de una ciudad tradicional, en la que se concentraban sus diversos grupos sociales característicos, desde las familias artesanas y comerciantes hasta las de profesionales. Pero, mientras estos últimos, desde el siglo XIX habían comenzado a abandonar las viejas casas para trasladarse a las modernas viviendas del ensanche, las gentes artesanas y obreras se habían mantenido en el centro, alcanzando una situación de predominio. En 1940, representando la continuidad del centro histórico, constituyan el grupo de población activa más numeroso, pues suponían el 35 por 100 del total, frente al 5 por 100 de los profesionales (cuadro I).

La población trabajadora arrraigada sobre el área central hasta 1940 presentaba una estructura de edades envejecida, pues el índice se situaba en 0,55, muy por encima del que presentaba la población del conjunto de la ciudad. En aquel viejo centro, la notable y significativa presencia de ancianos que vivían solos era considerado como un signo de «deterioro» social.

Esta población vivía en un marco físico propio de un centro histórico, se trataba de una trama

medieval vertebrada por calles estrechas y con acentuadas pendientes transversales en la Puebla Vieja, para adaptarse al relieve de la colina sobre la que se asentó el primitivo núcleo. Pero, en torno a estas calles y plazas de trazado irregular, giraba la vida de toda la ciudad. El trazado viario delimitaba unas manzanas estrechas, dentro de las cuales se yuxtaponían solares de escasa superficie. Sobre este plano parcelario fragmentado se levantaban construcciones de pequeño tamaño. Era característica de aquel centro anterior al incendio, la mezcla del caserío medieval con edificios de los siglos XVII al XIX de tres o cuatro plantas y con miradores. Se trataba, pues, de unas edificaciones antiguas, siendo todas ellas residenciales, en las que el comercio y los talleres quedaban restringidos a los bajos.

Una población trabajadora y bastante envejecida era la que ocupaba estos edificios densamente, habiéndolos subdividido en numerosas viviendas y llegando a niveles de hacinamiento en algunos sectores. Estas condiciones de habitabilidad deficientes se unían al relativo deterioro físico y envejecimiento de los edificios.

El viejo centro del Santander ofrecía, por tanto, antes del incendio de 1941, aspectos positivos y negativos al mismo tiempo: por un lado, reunía comercios y servicios prestigiosos que otorgaban valor a los solares; por otro lado, su contenido morfológico y social ofrecía un carácter «degradado». La antigua edificación y las viviendas populares céntricas soportaban unos alquileres relativamente bajos. Para atender al pago de éstos bastaban los escasos recursos económicos de los trabajadores residentes. Pero el bajo nivel de renta no estaba en consonancia con el elevado valor potencial que había adquirido el suelo sobre el que aquellos edificios se levantaban.

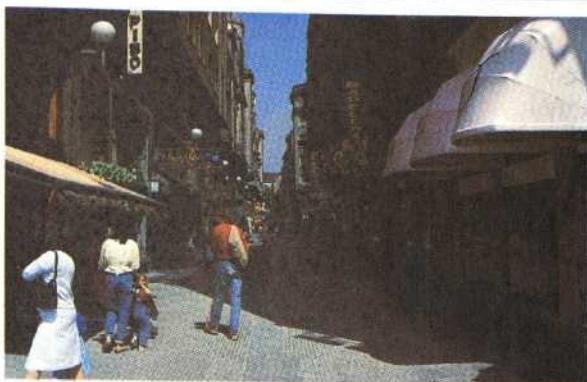
Desde la óptica de los propietarios —una propiedad fragmentada en pequeñas parcelas, por pisos, etcétera— valían ya más los solares céntricos que las viejas viviendas, de las que obtenían rentas reducidas. De los solares podrían obtener una rentabilidad económica mucho mayor, si sobre ellos se localizasen las funciones terciarias más solventes y las viviendas de lujo para la burguesía; funciones y clases que demandaban una localización central y que disponían de recursos suficientes

CUADRO I

POBLACION ACTIVA (en %), POR GRUPOS SOCIOPROFESIONALES
Santander: área central y municipio. 1940 y 1955 (1960)

Grupo socioprofesional	Área central			Municipio		
	1940	1955	Diferencia	1940	1955	Diferencia
Obreros y artesanos	34,6	15,4	-19,2	37,5	35,6	-1,9
Comerciantes y dependientes	21,3	21,1	-0,2	27,8	18,3	-9,5
Funcionarios y empleados	25,1	28,4	3,4	8,5	15,4	6,9
Profesiones liberales	4,7	10,3	5,6	5,1	8,8	3,7
Servicios domésticos y personales ...	13,4	24,1	10,7	11,4	14,7	3,3
Labradores y ganaderos	0,9	0,7	-0,2	9,7	2,3	-7,4
No se clasifican					4,9	4,9
TOTAL	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0

FUENTES: *Padrón Municipal de Habitantes*, 1940 y 1955; y *Censo de la Población de España*, 1940 y 1960.



La especialización comercial de la calle de San Francisco en la actualidad.

para atender al alto precio del suelo y de las viviendas. Los agentes sociales percibieron que el incendio de 1941 aseguraba esas condiciones de rentabilidad y posibilitaba la renovación del centro, resolviendo la contradicción planteada hasta entonces entre un suelo accesible y una población de bajo nivel social y económico.

II. EL INCENDIO COMO FACTOR DETONANTE DE LOS PROCESOS DE RENOVACIÓN URBANA

El incendio del espacio urbano central en Santander en 1941, aparece, en la evolución de la ciudad, como el punto de partida de su actual estructura urbana, contribuyendo decisivamente a consolidar la escisión centro-periferia y a reafirmar un modelo de crecimiento basado en la zonificación.

Tras la catástrofe, se planteó la necesidad de llevar a cabo un proyecto de Reconstrucción, desvelándose distintos intereses entre los agentes urbanos. Un sector era partidario de reconstruir la misma morfología, apareciendo otra corriente favorable a la modificación del trazado antiguo, con el fin de modernizar y adaptar la ciudad al momento.

El Estado intervino, a través del Informe Muguruza del veinticuatro de febrero de 1941, apoyando la renovación, en base a criterios legales. Dicho informe argüía que no era posible reconstruir la misma morfología, ya que ésta quedaría fuera de la legalidad sanitaria vigente (4). Pero, tras este criterio higienista, subyacían otros que apuntaban hacia la revalorización y nuevo significado que debería tener el espacio central dentro de la estructura urbana de la ciudad. En este aspecto, no dejan

(4) «No se podría edificar de nuevo las fincas con arreglo a la traza antigua, reintegrando a cada propietario su solar, porque la legislación sanitaria vigente impondría la declaración de inedificable a muchas parcelas. Lo mismo ha de decirse de calles de anchura inadmisible, según el Estatuto Municipal, y menos aún con las alturas de los edificios de fachadas a ellas, según existieran antes», Muguruza, P.: *Informe sobre el siniestro*, junio 1941, Ministerio de la Gobernación D.G.A., Archivo Municipal de Santander.

de ser interesantes las palabras del propio Muguruza en su Informe, cuando afirma: «Parece lógico aprovechar esta dolorosa, pero excepcional ocasión, para llevar a cabo prolongaciones de vías arteriales indispensables al tránsito lógico de la ciudad» (5).

Así pues, el incendio fue considerado en Santander como una oportunidad para remodelar el centro tradicional en función de las nuevas exigencias de tráfico y del mejoramiento de los servicios urbanos. Al mismo tiempo, existía un deseo de modernizar y de crear en la ciudad un barrio residencial de lujo, que albergara importantes sedes terciarias.

En las propias declaraciones del Gobernador Civil, Sr. Reguera Sevilla al diario «Alerta», surge, sin el menor encubrimiento, la estrategia de la renovación, cuando afirma: «Por último, en la zona siniestrada soy de parecer que no deben precipitarse las construcciones, pues es lugar que ha de tratarse con mucho cuidado. Deben ir en la mayor parte de ellas todos los edificios oficiales y de entidades, así como Madrid tiene el barrio de Salamanca, Santander puede aprovechar el suelo de su vieja puebla quemada para hacer de ella el más elegante barrio de cualquier ciudad del Norte».

Por tanto, el incendio de 1941 aparece como el factor detonante de la Renovación Urbana en Santander, al plantearse la oportunidad de trans-



La aparición de grandes almacenes en el centro renovado.

(5) Muguruza, P.: *op. cit.*, p. 4.

formar sustancialmente la estructura y morfología de su sector central. Y lo es, porque, como se ha apuntado, la catástrofe no produjo una reconstrucción de la zona incendiada, sino más bien la renovación física, social y funcional del centro de la ciudad.

El primer factor de este proceso lo representa el vaciamiento de su población, desalojada por efecto de la catástrofe. El incendio facilitó la remodelación del centro, ya que permitió superar una serie de etapas esenciales en procesos similares. No sólo provocó la ruina y el derribo de todos los viejos edificios incluidos en esta extensa área central, sino que también obligó al desplazamiento de la población y talleres que hasta entonces habían ocupado esas construcciones. La liberación de suelo central consecuente a dicho derribo iba a facilitar la transformación urbana de esta área de la ciudad. Y es que el carácter catastrófico que revistió el incendio determinó las condiciones inmejorables en que se realizó la «Reconstrucción», con gran efectividad y con un costo conflictivo mínimo. Fueron derribados más de cuatrocientos edificios y desalojadas más de mil quinientas familias.

La población cuyas viviendas habían resultado destruidas, de composición predominantemente obrera y bajo nivel de renta, pasaron a ocupar una serie de alojamientos provisionales, situados en las caballerizas de la Magdalena, pero sobre todo en terrenos muy periféricos (hipódromo). Es la construcción de estos albergues para siniestrados, la primera medida que se vieron obligados a tomar los organismos públicos, que se completaba con la construcción de barracones para el comercio. Tales albergues, cuya provisionalidad era proclamada por las instancias oficiales, permanecieron, sin embargo, como focos de infravivienda, de desarrollo espontáneo.

Una gran parte de estos siniestrados fueron trasladados más tarde a las viviendas baratas que el Ayuntamiento y la Obra Sindical del Hogar construyeron en áreas periféricas (Campogiro, Peñacastillo). En estos núcleos, que conservaban cierto carácter rural, el precio del suelo era mucho más bajo que el del centro, y permitía mantener baratos los alquileres, resultando asequibles para la población movilizada. Esta no lograba, desde luego, mejorar sus condiciones de vida respecto a las viviendas y ambiente del centro, pues las nuevas casas de los barrios ofrecían unas deficiencias de calidad evidentes.

Frente a esta situación de la periferia, en el área incendiada sólo se construyó un grupo de viviendas protegidas, situadas, claro está, en una localización marginal, en el extremo norte, donde las pendientes son bastante acusadas y el valor del suelo considerablemente más bajo que en otros sectores del centro.

En estas ciento treinta y seis viviendas baratas sólo se podía realojar una proporción mínima de las familias siniestradas. Estas se orientaron, además de hacia la periferia, hacia las viviendas baratas que se levantaron en las cuestas más próximas al centro.



El ascenso en vertical de las actividades terciarias en el área reconstruida.

II.1. Problemática urbana y planeamiento: el Plan de Reforma Interior

La problemática urbana de Santander en 1941, se inscribe en un momento político importante para el urbanismo español, cuyo ejemplo más significativo es el Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción de 1939, redactado por Pedro Bidagor y basado en: la diferenciación de funciones y disposición de órganos adecuados, la jerarquía y mutua influencia entre funciones y órganos en sistemas análogos a los fisiológicos, y la armonía, unidad y expresión de los diversos miembros de un todo con plenitud de perfección.

El modelo de la ciudad del Régimen era, por tanto, el «orgánico» o «funcionalista», propugnado por Bidagor en la Primera Asamblea Nacional de Arquitectos y apoyado en la delimitación de los órganos correspondientes a cada función urbana (trabajo, vivienda, poder). Es más, Bidagor no sólo delimita funcionalmente la ciudad, sino que introduce la segregación al valorar diferencialmente el espacio urbano. Para él, el centro urbano y representativo debe tener la mejor localización, los barrios residenciales deben situarse en contacto con el anterior y los obreros o zonas modestas lo más alejado posible del primero.

Los técnicos de la Dirección General de Arquitectura y del Ayuntamiento intentaron abordar el espacio urbano de Santander, basándose en los principios del modelo de ciudad del Régimen, y esto es importante por la incidencia que su aplicación tuvo en la estructura actual de la ciudad.

La figura de planeamiento arbitrada para la Reconstrucción fue un Plan de Reforma Interior, de acuerdo con la Ley de Saneamiento o Mejora Interior de Poblaciones del 18 de marzo de 1895. Dicha elección ahonda aún más en el carácter de renovación urbana, al ser su función dentro de la legislación urbanística: la mejora, reforma y saneamiento en el interior de los cascos de las poblaciones.

Los objetivos a cumplir por el Plan serían los siguientes: el marcar un plan de ordenación de la zona incendiada, el mejorar las relaciones viarias con el resto de la ciudad, el valorar y conservar los edificios religiosos existentes, el establecer unas normas u ordenanzas municipales y el emplazar centros cívicos, comerciales y residenciales.

El Plan de Reforma Interior proponía, por tanto, los más importantes cambios contemporáneos en Santander, al establecer una nueva articulación del área incendiada en sus aspectos morfológicos y funcionales. Articulación, a partir de una nueva repartición de los antiguos solares, concentrando las pequeñas y fragmentadas propiedades existentes en 1941, modificando la red viaria y dotando a los edificios de una mayor altura y edificabilidad.

El eje configurador de la nueva estructura era el emplazamiento de las llamadas áreas de influencia, es decir, de centros con función diferenciada en el espacio. Tres son las que aparecen en el Plan: la comercial, la administrativa —pública y la religiosa.

La delimitación de estas áreas desde un punto de vista físico y funcional no sólo plantea el espacio como órganos aislados, sino que implica la asignación de unas nuevas funciones al centro histórico, al introducir valores de especialización comercial-administrativa y de representatividad. Y este hecho reviste un especial interés, porque supuso un importante paso en la diferenciación espacial de la ciudad, un ensayo de la teoría de la zonificación urbana.

El plan potencia el valor y la accesibilidad del nuevo centro urbano. Así, en el tema del trazado viario se consideraba que éste debía cumplir los siguientes objetivos: *el mejorar las relaciones viarias con el resto de la ciudad, el corregir el excesivo desarrollo longitudinal y el servir de soporte a las nuevas funciones urbanas.*

Para cumplirlos, se plantea como solución el ensanchamiento de la ciudad en el sentido Norte-Sur, para amortiguar el crecimiento lineal. En este punto, se reforma la zona de la Catedral, a través del desmonte y trazado de nuevas calles. El viario se apoya en un nuevo esquema, con diseño ortogonal, cumpliendo las vías el papel de solucionar los problemas de tráfico y favorecer la máxima accesibilidad al centro. En este sentido, se plantea una modificación del tejido urbano, ensanchando, prolongando y abriendo nuevas calles. Estas transformaciones, junto con la reducción de una importante superficie de plazas públicas, ahonda en la consideración de la calle como una simple vía de tráfico y de acceso a las áreas de influencia, olvidando la función de paso y de relación en la vida urbana.

La morfología propuesta está basada en el esquema viario, que establece una parcelación regular, por manzanas, que definen grandes solares, ésta será, a su vez, el soporte de un mayor volumen edificatorio.

II.2. La apropiación privada del suelo como instrumento de la Renovación

Las transformaciones urbanas que tuvieron lugar en Santander en el período 1941-1955, tienen su punto de partida en el Plan de Reforma Interior, pero su análisis quedaría incompleto si se prescindiera de la participación en el proceso de los diferentes agentes urbanos.

La Corporación Municipal surge en la reconstrucción como el organismo ejecutor de la renovación no sólo por realizar el proyecto junto con la Dirección General de Arquitectura y aprobarlo, sino por ser el agente expropiador y financiador de las obras de urbanización.

La intervención de la Administración Central, en cambio, se centró en la aceleración y reforzamiento de la renovación a través de: la promulgación de leyes urbanísticas especiales, la gestión y coordinación de las actividades públicas y privadas y la creación de órganos especiales (Junta de Socorro y Delegado Especial del Gobierno), que facilitaron y agilizaron las medidas a tomar (6).

En consecuencia, los agentes públicos desempeñaron el papel de impulsores de la Renovación, lo cual adquiere un mayor valor, al permitir apuntar algunas consideraciones sobre la agilización, que puede introducir el Estado en cualquier proceso de Renovación Urbana.

El conjunto de medios legales otorgados por el Estado al Ayuntamiento y propietarios, constituye uno de los aspectos más interesantes. Su carácter de medidas extraordinarias y de urgencia agilizaron el proceso, en unas condiciones económicas favorables para los propietarios (créditos, exenciones tributarias), incidiendo directamente en la nueva producción de espacio.

Ahora bien, la consecuencia más importante de dicho marco jurídico será el tipo de expropiación que permite, lo cual incidió en las posibilidades de actuación de los agentes en la apropiación y producción de suelo urbano. La expropiación forzosa y de urgencia, aplicada en Santander por la Ley de 3 de septiembre de 1941, permitió la apropiación del área por ciertos grupos sociales, al otorgar el derecho a tanteo de los antiguos propietarios en las subastas de solares. Su aplicación

(6) El cargo de Delegado Especial fue creado por la ley de 12 de abril de 1941, y tenía como fin cristalizar las decisiones que no competían a la Administración Local. A la Junta de Socorro del Estado le otorgó unos poderes de gestión extraordinarios, como son: la autonomía y carácter ejecutivo para resolver los problemas planteados en la zona, el derecho a uso de la ley de urgencia para expropiar inmediatamente las fincas urbanas y la facultad de ejecutar directamente las obras de cualquiera de los planes previstos y aprobados.

CUADRO II

PRESUPUESTOS Y RENTAS DE LAS VIVIENDAS DEL ÁREA SINIESTRADA

Calle	Presupuesto (ptas.)			Renta media (ptas.)	Fecha	Tipo de promoción (%)
	Máximo	Medio	Mínimo			
Cádiz-Calderón de la Barca	5.674.527	2.733.633	508.000	666	1950-52	18,18 B 81,8 L
Isabel II	1.500.000	975.000	350.000	550	1945-51	28,5 B 14,2 P 57,14 L
Rualasal	1.800.000	1.266.739	500.000	394	1945-50	22,2 B 77,7 L
Lealtad	8.500.000	2.512.149	800.000	500	1945-50	28,5 B 71,4 L
J. de Herrera	1.533.000	1.181.611	700.000	400	1945-51	100,0 L
Calvo Sotelo	3.500.000	1.984.167	1.400.000	600	1943-46	100,0 L
Sánchez Silva Sevilla S. fos.	1.800.000	1.273.544	690.000	450	1946-51	14,2 B 87,7 L
Santa Clara	800.000	750.000	700.000	—	1947-52	100,0 L
Resto	2.000.000	1.087.854	720.000	503	1945-50	11,1 P 77,7 L 11,1 B

FUENTE: Licencias de Obras. A.M.S. Elaboración propia.
B: bonificable. L: Libre. P: pública.

establecía el siguiente orden de preferencia para alcanzar el solar subastado; en primer lugar, al propietario que tuviera mayor participación en el edificio destruido; en segundo, al colindante al que se le hubiere expropiado mayor cantidad de terreno, y en tercero, al que poseyese un valor de cédulas de expropiación más aproximado al valor de remate.

El derecho a tanteo favorecía a los propietarios con un mayor poder económico, lo que permite comprender la exclusión de los pequeños propietarios e inquilinos de los edificios siniestrados. En este aspecto, tuvo una gran incidencia la trama del Plan de Reforma Interior, a base de grandes solares, en contraposición a la de 1941, a cuyas subastas sólo podían acudir grupos sociales económicamente fuertes, produciéndose así la expulsión del área de los antiguos moradores.

En el mercado de las subastas se produjo una liberación del suelo de la pequeña propiedad fragmentada en favor de las grandes empresas terciarias y propietarios de suelo más solventes. Así, pues, las subastas aparecen como un claro ejemplo de apropiación de suelo por las grandes empresas terciarias y como el instrumento mediante el cual se realizó la Renovación Urbana.

La apropiación del suelo de la zona siniestrada, por una determinada clase, aparece así, no sólo como resultado del enfoque del plan, sino que se hace realidad por medio de unos instrumentos jurídicos y económicos.

El incendio de 1941 al convertir en un inmenso solar un importante sector del centro histórico de la ciudad, permitió a los agentes urbanos dominan-

tes (mayores propietarios, inmobiliarias, capital comercial y financiero) llevar a cabo la renovación del centro de una forma no espontánea, sino perfectamente apoyada en el planeamiento. Sus condiciones de actuación pueden considerarse como únicas: solares más amplios, nuevos usos más rentables, mayor volumen. Su actuación se centró en la obtención de la máxima rentabilidad económica del suelo central, apoyándose en el valor de cambio adquirido por la zona siniestrada.

El tipo de promoción, ligado al capital comercial y financiero, contaba, además, con un mercado de suelo clarificado a escala de la ciudad, compitiéndole al área incendiada la función de ser centro de actividad terciaria y núcleo residencial de calidad. Y esto ofrece facilidades a los promotores, porque les resulta más rentable construir vivienda de calidad.

Como consecuencia, en el área incendiada, la producción de viviendas fue privada, a excepción de un grupo de protección oficial. Los nuevos inmuebles destinados a viviendas para clase media y alta, se caracterizaban por las elevadas rentas y presupuestos (Cuadro II). Pero es que, además, la producción del nuevo espacio no sólo se caracterizó por el cambio de función y el nuevo valor residencial, sino también por la falta de homogeneidad de las transformaciones en el espacio. Los promotores dieron mayor impulso a la edificación de inmuebles terciarios en detrimento de las calles exclusivamente residenciales, siendo importante este hecho porque nos muestra la estrategia del capital comercial cuando actúa como agente inmobiliario, que se centra en la inversión en los sectores más activos y que les aportan mayores beneficios.

III. LOS RESULTADOS DE LA RECONSTRUCCIÓN: UN CENTRO RENOVADO Y UNA NUEVA ESTRUCTURA URBANA

La reconstrucción del área central incendiada se realizó modificando el carácter de centralidad que poseía antes del siniestro. La complejidad e integración de actividades propias del antiguo centro fueron reemplazadas por la homogeneidad y especialización en las actividades terciarias y las clases burguesas que más favorecían la rentabilidad y el prestigio del nuevo centro. Desaparecieron de él las actividades y trabajadores del secundario, que rompían esa homogeneidad, y que fueron desplazados a otras áreas urbanas más externas, en las que resultaban más adecuados a un valor del suelo inferior.

III.1. La especialización terciaria del centro

Tras la reconstrucción del área incendiada, y debido a las características que ofreció ésta, el centro de Santander se insertó dentro del espacio urbano como un área esencialmente terciaria y con una fuerte carga simbólica. El uso residencial se redujo en importancia y quedó restringido a las viviendas de lujo. Se modificaba así la función que desempeñaba dicho espacio central en el conjunto de la ciudad.

Por un lado, se acentuó el carácter de exclusividad que ofrecían en el centro los servicios especializados y el comercio de calidad. Y de esta forma dicho espacio ganó en accesibilidad, en el sentido de que se acentuó la frecuentación por un público procedente de otras áreas. En el nuevo centro se observa una concentración comercial de las ramas más rentables: en ellas es notable la desaparición de pequeños establecimientos en beneficio de otros que se instalan en superficies relativamente amplias. La presencia de hoteles céntricos de primera categoría se reafirmó, así como la concentración de organismos de la Administración, y de sedes culturales. Se concedió gran importancia a la reconstrucción de la Catedral y de varias iglesias, contribuyendo todo ello a realzar los valores simbólicos del centro renovado. Este se especializó en el terciario más potente y evolucionado, ya que aparecieron actividades de gestión que podemos considerar exclusivas de las áreas centrales y nuevas en relación a 1940. Se pusieron así las bases de una evolución posterior, la de los años sesenta y setenta, cuando los edificios del centro, en sus plantas bajas, pero también en los pisos superiores, iban a ser ocupados por oficinas y grandes almacenes. La expansión de la banca afectó intensamente al área renovada, que ahora sí ofrecía las características de calidad adecuadas para ello, en una localización contigua a la tradicional del Paseo Pereda.

Por otro lado, en el área reconstruida se observa una pérdida de importancia relativa de las ramas más modestas del comercio y hostelería. El menos adecuado al carácter de este nuevo centro es el de ultramarinos, cuya presencia disminuye considerablemente. La especialización terciaria aparece más

nítida si tenemos en cuenta la expulsión de las actividades productivas hacia barrios periféricos (plano n.º 2).

En la reconstrucción de dicha área se había aprovechado las ventajas que ya antes ofrecía: la yuxtaposición espacial de actividades terciarias; la capacidad de convocatoria de una masa consumidora y la exclusividad de determinados servicios. Todas ellas fueron y son acentuadas progresivamente, y, por el contrario, son excluidas las actividades del viejo centro que no eran complementarias ni adaptadas a la nueva centralidad.

III.2. La sustitución social en el centro, en beneficio de la burguesía santanderina

La cristalización de los procesos de renovación se había traducido ya en 1955 en un cambio social y demográfico de la población residente en el área central. Frente a la diversidad de agentes que vivían en el antiguo centro, los residentes en 1955 presentaban una mayor homogeneidad; y no sólo en el aspecto profesional —más cualificado—, sino también por constituir una población más joven, agrupada en familias numerosas, que ocupaban el espacio edificado más desahogadamente.

La renovación que se llevó a cabo a partir de los años cuarenta y cincuenta desencadenó un proceso de sustitución social en el centro de Santander: los profesionales y funcionarios vinieron a sustituir a la población trabajadora que habitaba el área antes del incendio (Cuadro I). Las familias burguesas —la mayor parte de las cuales disponía de servicio doméstico (y éste agrupaba en 1955 al 24 por 100 de la población activa del área)— se habían apropiado de un espacio reconstruido dotado de las comodidades modernas, liberado de molestias, y en el que podían contar con una vecindad de su misma clase, garantizada por el alto precio de las viviendas, inasequible para otro tipo de gentes. El incremento de los grupos de residentes privilegiados encuentra compensación en el muy considerable descenso de obreros y artesanos, hasta representar sólo un 15 por 100 de la población activa (mientras en el centro de 1940 suponían un 35 por 100, y en el conjunto de Santander, un 36 por 100 del total de activos en 1955). El grueso de la población obrera había sido desplazada hacia barrios más alejados. El área central perdió con ello gran parte de su carácter popular y su antigua heterogeneidad social.

La población que en 1955 ocupaba las viviendas recién construidas en el área central era una población nueva, en tanto que también joven. Se había producido un notable rejuvenecimiento poblacional, pues el índice de envejecimiento se había reducido desde 0,55 en 1940 hasta 0,38 en 1955. El centro sufrió así un radical cambio de carácter dentro del contexto urbano santanderino. Pasó de ser un núcleo de población bastante envejecida dentro de una ciudad todavía joven en 1940, a ser, en 1955, un área renovada, ocupada por familias jóvenes, y situada en el centro de un Santander que había envejecido en el curso de esos quince años.



Esta sustitución en beneficio de una población joven es un fenómeno consecuente a la renovación del área central, pues ésta suponía la desaparición de los caracteres de degradación que presentaba, considerando entre ellos el envejecimiento de la edificación y de los residentes. En este sentido, también se redujo el porcentaje de personas que se censaban solas, la mayor parte de las cuales eran ancianos de bajos recursos económicos, a los cuales les resultaba más difícil hacer frente al nuevo valor de las viviendas que a una nueva clase de residentes de mayores rentas, pero también más jóvenes (7). Se produjeron novedades en el aspecto familiar, pues se redujo la variedad existente en el viejo centro y se consolidó un proceso de homogeneización, consagrando el predominio de la familia nuclear y numerosa —formada por muchos ni-

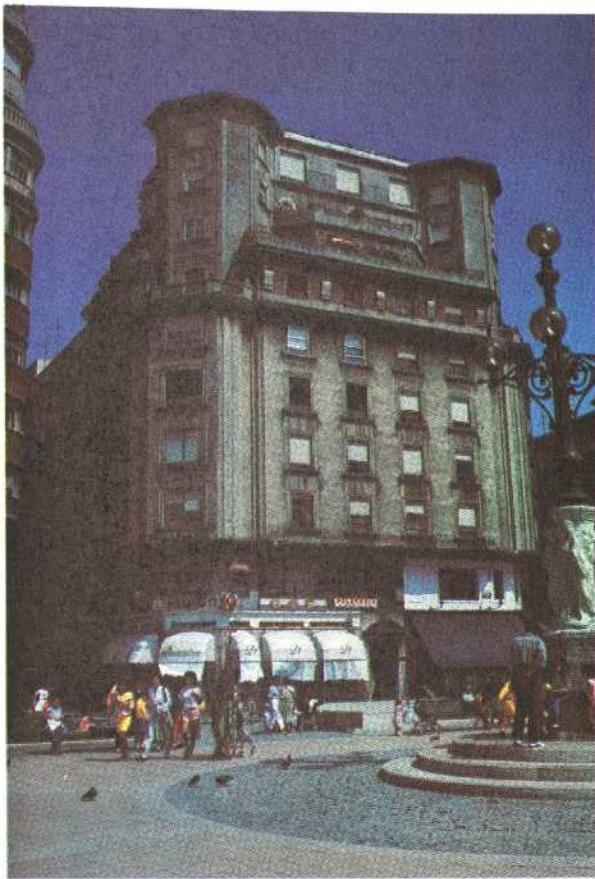
ños— y con sirvientes en muchos casos (8). La renovación del centro incendiado consiguió ofrecer unas mejores condiciones de vida a los nuevos ocupantes: ofreció unas viviendas más amplias y espaciosas, adecuadas al tipo de familia dominante. Habían desaparecido las reducidas buhardillas en las que se encontraban personas solas y, a pesar de que los nuevos edificios eran más altos, la densidad de población se redujo; mientras que, por el contrario, la densidad funcional aumentó considerablemente en estos años de la «Reconstrucción».

III.3. La nueva morfología del área reconstruida

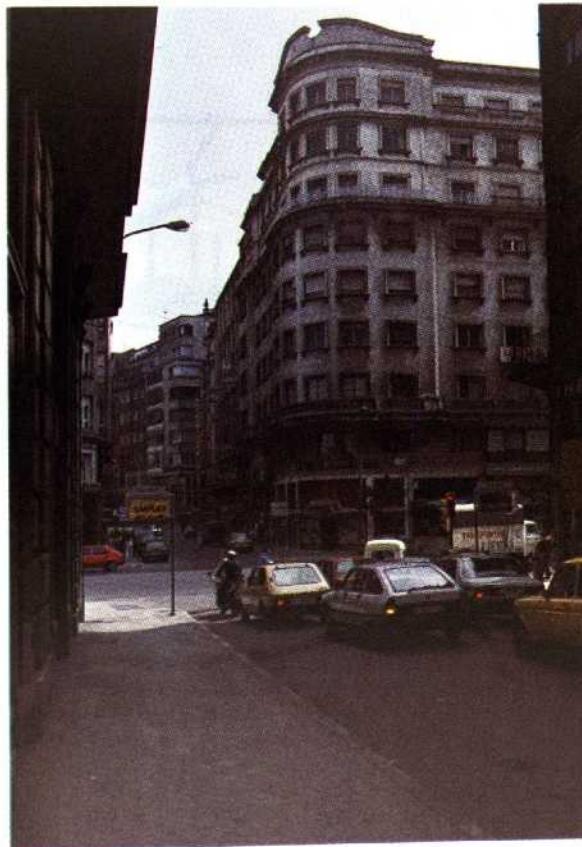
La homogeneidad, también desde el punto de vista morfológico y tipológico, constituye uno de

(7) Coing, H.: *Renovation urbaine et changement social, L'ilot n.º 4 (París XIII)*, Les Editions Ouvrières, París, 1966, p. 116.

(8) «La familia numerosa era característica, sobre todo en los años cuarenta y cincuenta, de la clase media acomodada, que era la que mantenía comportamientos pronatalistas más acentuados». Miguel, A. de: *La pirámide social española*, Fund. Juan March y Ed. Ariel, Madrid, 1977, p. 118.



Un ejemplo del incremento de alturas de la edificación por el sistema de retranqueos.



La nueva tipología del centro de Santander.



El grupo Pedro Velarde construido por la O.S.H. para alojar a los siniestrados.

los aspectos más interesantes del nuevo centro reconstruido. Ello se aprecia en el trazado ortogonal y en las grandes manzanas proyectadas por el Plan de Reforma Interior; las ordenanzas de éste ya establecían la eliminación de los elementos tradicionales —como buhardillas, miradores y balcones de madera—, la modificación de los volúmenes, el cambio de materiales, permitiendo un tipo edificatorio único.

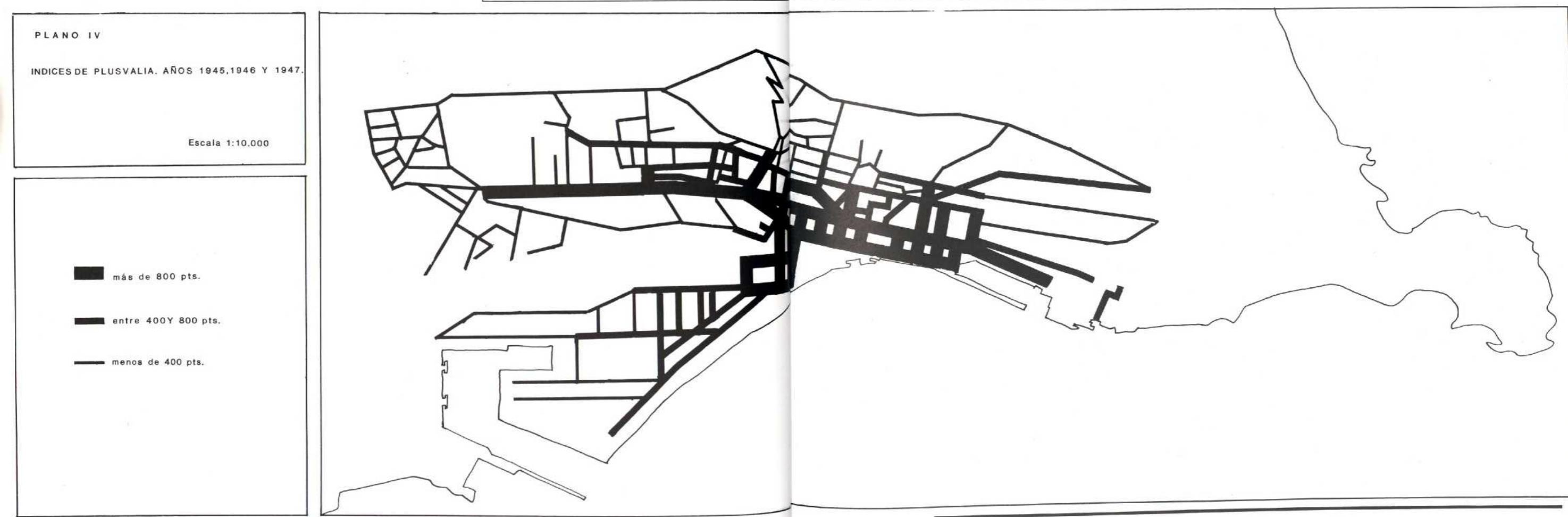
Pero la altura de los edificios sufrió cambios más profundos, en los que incidieron intereses especulativos. El incumplimiento de las ordenanzas de volumen por parte de los promotores se tradujo en una densificación aún mayor a la propuesta por el Plan, y en la aparición de áticos retranqueados habitados y terrazas cubiertas. En relación a la tipología anterior a 1941, se dobla el número de plantas de los edificios, pasando de tres a cuatro plantas a seis en las ordenanzas y a ocho o nueve en la realidad (plano n.º 3).

A pesar de ser aquella una época de escasez, los materiales utilizados son de gran calidad: el hormigón armado y el ladrillo de fábrica vinieron a sustituir a los existentes antes de 1941. Las fachadas sufrieron una total renovación, al desaparecer la decoración tradicional en favor de otra más sencilla, pero de mayor empaque —recubrimientos de estucos, placas de piedra de Escobedo—. Se trataba de materiales nobles que contribuyen a calificar a la zona como «residencial de calidad». Es notable la uniformidad de estilo arquitectónico.

Los edificios del nuevo centro ya no son exclusivamente residenciales, sino que, por el contrario, las funciones terciarias se extienden a las segundas



El grupo Pedro Velarde: un espacio segregado morfológica y socialmente.



y terceras plantas, ocupadas por comercios, pero también por servicios administrativos. Progresivamente, se construyen edificios de grandes almacenes, bancos, hoteles, en todas sus plantas. El uso residencial se limita a la oferta de viviendas amplias y modernas, dotadas de todos los servicios, apropiadas para familias de clase media-alta.

Todas estas modificaciones son generales para toda el área central, produciéndose una oferta masificada de tipos únicos de edificios y viviendas, frente a la variedad anterior por calles y sectores. La homogeneidad morfológica y tipológica aparece como exponente de la destrucción del patrimonio urbano, cultural y arquitectónico del centro de Santander, que no fue valorado ni asumido por el Plan de Reforma Interior, consumándose así la renovación urbana.

como: morfología, valor social, rentabilidad del suelo, etc. Se acentúa el contraste centro-periferia, lo que hace posible la obtención de los máximos beneficios en cada zona.

En función de esto, son definidos los precios del suelo, que servirán para perpetuar las diferencias. En el centro se consolida el prestigio social y la apropiación del espacio por la burguesía (9). Se construirán los inmuebles de mayor calidad de la ciudad, cuyas rentas sólo están al alcance de ese grupo social.

Como contraposición a este centro revalorizado, aparecen las áreas a las que se desplazó a los antiguos ocupantes del mismo, que, aunque presentan diferencias entre sí, tienen en común una valorización baja, y en algún caso su desarrollo las caracteriza como zonas degradadas.

CUADRO III

LOS GRUPOS DE PROMOCIÓN OFICIAL EN SANTANDER. 1941-1955

N.º	Grupos	N.º de viv.	Renta/ptas.	Promotor
1	SANTOS MARTIRES	162	65-141	O.S.H.
2	JOSE MARIA PEREDA	135	90-170	O.S.H.
3	PEDRO VELARDE	348	—	O.S.H.
4	JACOBO ROLDAN LOSADA	500	200-300	O.S.H.
5	POBLADO PESQUERO	249	—	O.S.H., I.S.M., G.P.
6	CARLOS RUIZ GARCIA	98	55-65	Deleg. E., O.S.H.
7	CANDA LANDABURU	200	10-15	Ayuntamiento
8	POBLADO NAVIDAD	40	10-15	Entidades diversas
TOTALES		1.732		

FUENTE: Licencias de obras A.M.S. y diario «Alerta» entre 1941-1955. Elaboración propia.

III.4. La incidencia de la renovación del centro de la estructura de la ciudad

El siniestro enfrentó a la ciudad en su conjunto con un problema de desarrollo periférico, derivado de las necesidades provocadas por el mismo en cuanto a suelo edificable, capaz de acoger a los grupos sociales y actividades desplazadas del centro. Esta producción de nuevo espacio urbano determinará y condicionará un crecimiento de las áreas más externas de la ciudad.

El incendio impondrá una nueva articulación del espacio urbano de Santander, en sus múltiples aspectos. Obviamente, se operó una transformación en el centro que fue destruido, y esto tuvo una incidencia decisiva que se proyectó al resto de la ciudad. Las modificaciones que protagoniza la zona sinistrada, el proceso de Renovación Urbana, aunque se produzcan en un ámbito muy concreto, su influencia sobrepasa el marco estrictamente local que limita la operación en sí.

Se impone una revalorización del centro y, por tanto, se verá sometido a un tipo de demanda distinto del que siempre la caracterizó, lo que implica el desplazamiento, tanto de la población como de las actividades, produciéndose una reorganización del valor y función del suelo a escala de toda la ciudad (plano n.º 4).

Se consagra un modelo de ciudad fuertemente jerarquizada, en el que se establecen de forma clara las características diferenciales de cada zona, tales

Los tradicionales ocupantes del sector destruido son expulsados hacia áreas menos centrales de la ciudad o hacia la periferia, pues en el centro, dispuesto ya para acoger las nuevas actividades y población, ya no tenían cabida.

Es en estas áreas donde se localizan las operaciones destinadas a dotar de viviendas a esta población sinistrada, realizadas por entidades públicas, materializándose así la expulsión del centro (cuadro III). Todas estas promociones públicas van destinadas a proporcionar viviendas a las clases productoras. Estas actuaciones, pese a tener características comunes, presentan diferencias según su situación en el plano, que ponen de manifiesto el modelo de ciudad propugnado por los planificadores del Régimen.

En la ciudad, en áreas más o menos cercanas al centro, se construyen grupos de viviendas en bloque, de calidad media-baja, que por su localización en el espacio urbano tradicional cuentan con servicios tales como agua, luz, saneamiento y acceso a equipamientos.

Por el contrario, en la periferia marginal, se llevan a cabo grupos de casitas, tipología ésta

(9) El tipo de actuación en esta prestigiosa zona es casi exclusivamente privado, interviniendo los promotores y empresas inmobiliarias de mayor solvencia y capacidad económica. Estas construcciones se acogen, en gran parte, a la ley de Viviendas Bonificables, instrumento jurídico destinado a fomentar la promoción particular de viviendas para la clase media, lo que resulta expresivo sobre el contenido social de esta zona.

típicamente suburbial, con unos niveles de calidad sensiblemente bajos, llegando a constatarse casos de infravivienda. El desarrollo de estas barriadas está caracterizado por las deficiencias de todo tipo: subequipamiento, urbanización casi inexistente, carencia de agua, luz y saneamiento, hacinamiento de varias familias en una sola vivienda, etc. En definitiva, se consolida un crecimiento de tipo suburbial.

El contenido social está en consonancia con el tipo de espacio de baja valoración que se ha creado. Esto prueba el hecho de que sus habitantes sean objeto de campañas caritativas y de ayuda, promovidas por entidades benéficas o por el propio Auxilio Social. Los habitantes de estas barriadas son, por consiguiente, las capas más desfavorecidas, aquéllas a las que atiende la beneficencia pública o privada.

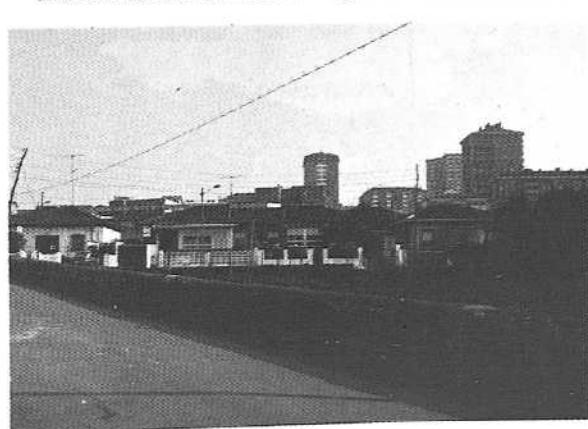
Aparece así la periferia como área de residencia obrera, hecho éste potenciado y favorecido por las intervenciones oficiales; al localizar, en estas zonas marginales a la ciudad, los grupos de casas para siniestrados, que no podían por sí mismos resolver su problema de alojamiento (Cuadro IV).

CUADRO IV
DESARROLLO DE LA CONSTRUCCIÓN
EN LA PERIFERIA

Años	N.º de licencias	%	N.º de viviendas	%
1941-45	20	7,1	422	35,1
1946-50	90	32,3	301	25,0
1951-55	168	60,4	479	39,8
TOTAL.....	278	100,0	1.202	100,0

Fuente: A.M.S. Licencias de obras. Elaboración propia.

Se hace evidente, a través de la actuación oficial en el tema de la vivienda, que existe una clara jerarquización entre las distintas partes que conforman el espacio urbano; el centro es la zona más cara y prestigiada, el precio del suelo es alto (plano n.º 4), así como las rentas de las viviendas; lo que garantiza la exclusividad social y la concentración de las funciones terciarias de mayor nivel y calidad. Las zonas menos centrales presentan una valora-



Grupo para siniestrados en Campogiro como ejemplo de segregación social.

ción menor, lo que se refleja en sus contenidos sociales, así como en el tipo de construcción de inferior calidad y renta.

Por último, la periferia marginal se constituye como foco de residencia obrera. En dichas zonas los precios del suelo de la vivienda son los más bajos de la ciudad, siendo su morfología netamente suburbial.

Obviamente, se consigue una lógica homogeneidad entre los aspectos que caracterizan y diferencian cada área: precio del suelo, tipo de construcciones, contenido social, actividades y calidad del espacio, homogeneidad que es inherente al modelo de ciudad segregada que se propugnaba.

CONCLUSION

El incendio determinó una reorganización social y funcional del espacio urbano. El centro adquirió una alta valoración, mientras que en la periferia se generaba un tipo de crecimiento suburbial, siendo fomentados estos procesos desde instancias oficiales.

De la evolución de las distintas áreas del espacio urbano, tras el siniestro, se desprende un hecho importante: que la ciudad ha estado dominada por un proceso de segregación social y funcional. La apropiación del centro por la burguesía, hace que los grupos sociales de menor status económico queden relegados a otros espacios menos valorados de la ciudad. Se trata de cambios de valor en la articulación social y funcional de Santander.

Estos procesos resultan expresivos del modelo de ciudad impuesta por el Estado, una ciudad segregada, en consecuencia, con las teorías de «la ciudad orgánica».

El estudio del desarrollo de la ciudad en estos años, con la serie de circunstancias especiales que concurren en ella, ponen de manifiesto el principio de diferenciación social y funcional del espacio urbano, que rige el desarrollo de Santander como ejemplo de ciudad capitalista.

Concluyendo, se puede afirmar que el interés del estudio de la Reconstrucción de Santander, radica en que ha permitido detectar las estrategias y transformaciones que conlleva todo proceso de renovación urbana. Su desarrollo, los intereses de los diferentes agentes urbanos junto con los instrumentos de planeamiento utilizados, han podido ser analizados nitidamente, desvelando los principales aspectos que concurren en todo proceso de Renovación urbana.

BIBLIOGRAFIA

1. ALVAREZ MORA, A.: *La remodelación del centro de Madrid*. Colección Ciudad y Sociedad. Ed. Ayuso, Madrid, 1978.
2. ... y ROCH, F.: *Los centros urbanos*. Ed. Nuestra Cultura, Colección Hacer la ciudad. Madrid, 1980.
3. BLANC, M.: «De la rénovation urbaine à la restauration». *Espaces et Sociétés*, n.º 30-31, 1979, pp. 5-14.

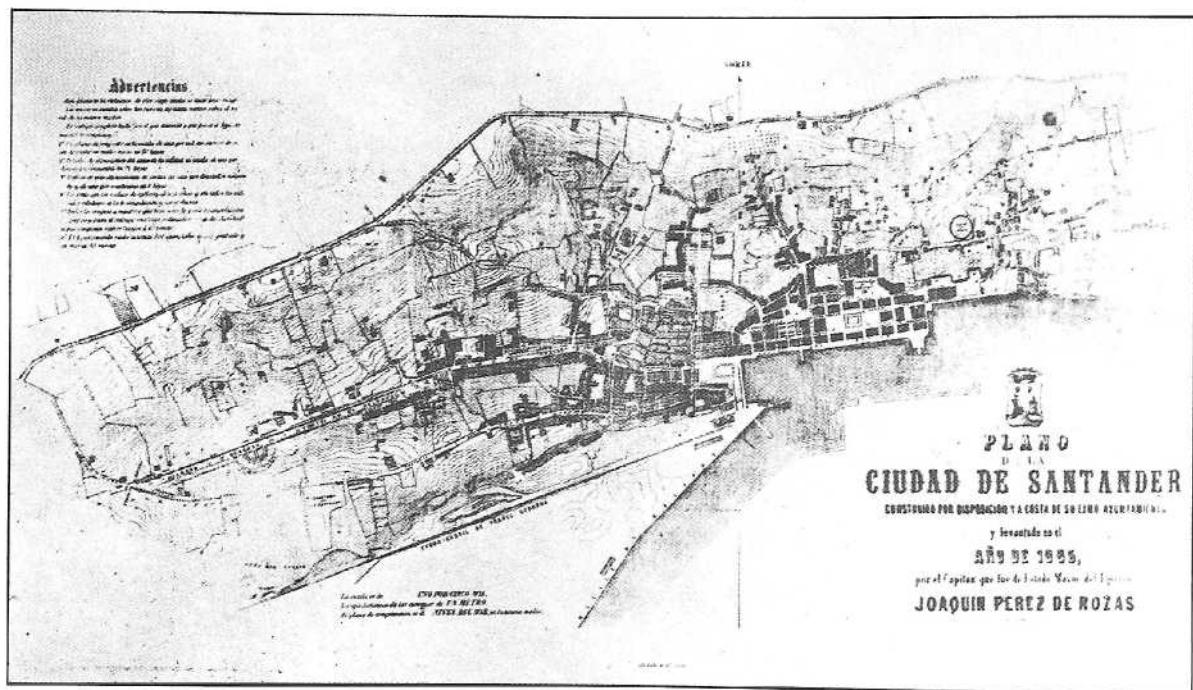
4. CANTALLOPS, Ll.: «Problemática de las áreas centrales», *C.E.U.M.T.*, n.º 40-41, 1981, pp. 16-20.
5. CIRICI, A.: *La estética del franquismo*, Gustavo Gili, Barcelona, 1975.
6. CIUDAD Y TERRITORIO, n.º monográfico dedicado al patrimonio cultural y arquitectónico. Año 1975, n.º 3.
7. COING, H.: *Rénovation urbaine et changement social*, L'ilot n.º 4 (París XIII). Les éditions ouvrières. París, 1966.
8. ENRIQUEZ DE SALAMANCA, L.: «Aspectos jurídicos de la renovación urbana en España», *Ciudad y Territorio*, año 1971, n.º 2.
9. GARCÍA DE RIANCHO, J.: «La Reconstrucción de Santander», *Revista Nacional de Arquitectura*, año 1941, n.º 10-11.
10. GOBIERNO CIVIL DE SANTANDER: *El avance montañés*, Santander, 1950.
11. JOHNSON-MARSHALL, P.: *Renovación de ciudades*, I.E.A.L. Madrid, 1979.
12. MUGURUZA, P.: *Informe sobre el siniestro*, junio 1941, D.G.A. Ministerio de la Gobernación. A.M.S.
13. *Plan de Reconstrucción de la Zona Siniestrada*, junio de 1941. Dirección General de Arquitectura. Ministerio de la Gobernación.
14. POZUETA, J.: El proceso de urbanización turística: la producción del Sardinero. Tesis Doctoral inédita. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santander, 1980.
15. RODRÍGUEZ LLERA, R.: *La reconstrucción de Santander*. Centro de Estudios Montañeses. Institución Cultural Cantabria. Diputación Provincial de Santander, 1980.
16. SIMÓN CABARGA, J.: *Santander en la historia de sus calles*. Institución Cultural Cantabria. Diputación Provincial de Santander, Santander, 1980.
17. ..., *Biografía de una ciudad*. Ediciones de la Librería Estudio, Santander, 1979.
18. ..., *Santander. Sidón Ibera*, Ediciones de la Librería Estudio. Santander, 1979.
19. SOLA MORALES, I.: «La arquitectura de la vivienda en los años de la autarquía (1939-1953)», *Arquitectura*, n.º 199, Barcelona, 1976.
20. UREÑA, G.: *Arquitectura y Urbanística civil y militar en el período de la autarquía (1936-45)*. Libros de bolsillo Istmo. Colección Fundamentos.



La casita como tipología suburbial (Grupo Carlos Ruiz García en Campogiro).



La baja calidad de la edificación surgida tras el incendio en las áreas periféricas (Grupo Carlos Ruiz García en Campogiro).



Plano de Pérez de Rozas. 1865.

LA FORMACION DEL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA. RELACION E INCIDENCIA CON EL MODELO TERRITORIAL

Pedro Gómez Portilla (*)

El corredor industrial del Besaya, conjunto urbano-industrial conformado históricamente entre el puerto de Santander y la meseta castellana, es el resultado de la acumulación de diferentes procesos en torno a un canal de comunicaciones, carretera y ferrocarril, paralelo al río Besaya. Iniciado como eje comercial —Camino de Castilla— tiene su antecedente en los primeros esta-

blecimientos preindustriales del siglo XVIII. La introducción de nuevos procesos industriales en el último tercio del siglo XIX, apoyada en la existencia de recursos, da paso a la formación de diferentes conjuntos urbano-industriales que irán consolidándose y aumentando su área de influencia en el siglo XX.

1. INTRODUCCION

La estructura económica de Cantabria mantiene un palpable equilibrio intersectorial a nivel de empleo, con una significativa dependencia aún del sector primario (casi 1/3 del empleo) y con un sector industrial que ha quedado estancado en los últimos veinte años sin aprovechar en la medida previsible la expansión que se ha producido a nivel nacional.

La estructura industrial es, asimismo, bastante equilibrada, sin que existan sectores que tengan una especial relevancia y sin que se pueda hablar de especialización sectorial a nivel global, a pesar de que en algunos sectores existan industrias de evidente relevancia dimensional.

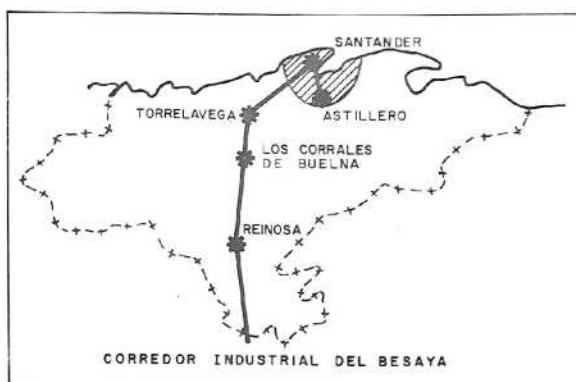
Este equilibrio intersectorial de la industria no

tiene similitud a nivel territorial. No se ha producido un desarrollo homogéneo del proceso de industrialización, sino que el proceso de localización industrial se ha visto influido y ha incidido a su vez en la conformación del modelo territorial. Por ello, traslucen una distribución polarizada de la industria en áreas concretas como la Bahía de Santander, Torrelavega y su área de influencia, Reinosa, la Bahía de Santoña o el núcleo oriental del Asón, complementado con algunas implantaciones aisladas.

Esta distribución territorial no es inconexa, sino que existe una notoria integración sobre algunas de las áreas indicadas, como la Bahía de Santander, Torrelavega y Reinosa, que en conjunto ocupan el primer lugar en el esquema jerárquico de conformación del espacio industrial en la región, formando un corredor industrial.

La idea y denominación de *corredor* de comunicaciones de Santander a Reinosa no es nueva, al igual que la nominación de *cuenca del Besaya* para

(*) Ingeniero de Caminos. Prof. titular de Urbanismo. E.T.S. de I. de C. Santander.



expresar el proceso industrial entre Torrelavega y Reinosa. Asimismo se ha esbozado en algunas publicaciones el concepto de corredor industrial del Besaya, pero sin una definición precisa del ámbito espacial a que corresponde. Entendemos, y este artículo intenta mostrarlo con objetividad, que debe hablarse de corredor industrial refiriéndose al conjunto articulado de aglomeraciones urban-industriales desde Santander y su Bahía hasta Reinosa y área de influencia, en el marco espacial del antiguo camino de Castilla (hoy de accesos a la meseta) y del valle del río Besaya. De ahí la adopción del término *corredor industrial del Besaya*, aun cuando no se ajuste perfectamente a la cuenca del río, que ha de ampliarse a la Bahía de Santander.

El análisis de la gestación y evolución del proceso de industrialización y la relación con la formación del modelo territorial muestra la realidad de esta integración y articulación entre los diferentes núcleos industriales. De ahí que el trabajo se plantea desde una perspectiva histórica, con la premisa de que la actividad industrial en Cantabria se programa y desarrolla en períodos de tiempo no uniformes y de cierta duración, en función del desarrollo general de la estructura productiva y de la organización de la estructura territorial.

El proceso de gestación, evolución y conformación del corredor industrial presenta diferentes fases, con un distinto contenido:

- Hasta 1875.—Antecedentes preindustriales y definición del corredor de comunicaciones.
- 1875-1940.—Polarización de la industria moderna a nivel regional, modificaciones generales de la estructura económica regional y nuevos contenidos para el modelo territorial.
- 1940-1960.—Fase de transición en la que se preparan las bases para la transformación posterior.
- 1960-1980.—Aceleración de la dinámica industrial e inducción de nuevos procesos urbanoterritoriales.

2. LOS ANTECEDENTES PREINDUSTRIALES

En sentido estricto, no puede hablarse de industria ni de corredor hasta la segunda mitad del siglo

XIX. No obstante, en el siglo XVIII cristaliza en la región un conjunto de componentes de carácter coyuntural y discontinuo ligados a situaciones y ámbitos espaciales concretos, que son representativos de una estructura preindustrial al margen todavía de las innovaciones tecnológicas derivadas de la Revolución de la industria, y que tendrán una relativa incidencia en la posterior conformación del corredor. Esta trayectoria preindustrial tiene dos fases con un contenido diferenciado:

- Una primera fase, que llega hasta 1770, en la que se marca una cierta evolución de la actividad meramente artesanal a la de las industrias de la primera generación y de la que son claros exponentes las ferrerías, el Real Astillero de Guarnizo, las Reales Fábricas de cañones de La Cavada y Liérganes y las empresas de Juan Fernández de Isla.
- Una segunda, 1778-1875, caracterizada por una mayor dinámica comercial y que, junto a la decadencia de las empresas citadas, da paso a un tipo de industrialización de especialización mercantil.

Hasta 1778. Aprovechamiento de los recursos naturales.

El umbral preindustrial se expresa en una primera etapa por la superación de la manufactura tradicional hacia una primera generación de los procesos industriales. Al margen de otras posibles conexiones, estos procesos de carácter preindustrial están basados de forma primordial en el aprovechamiento de los recursos naturales (minerales, recursos forestales y energía de los ríos). La existencia de mineral y recursos naturales en abundancia en el territorio regional se complementa con el potencial energético que existe en el curso rápido y caudaloso de los ríos, en una región de fuertes pendientes por la proximidad de la cordillera cantábrica al mar y con un clima adecuado por el volumen y continuidad de las precipitaciones, para encauzar la implementación de estos procesos.

Este potencial se abre a la estructura preindustrial como consecuencia del incipiente comercio con el exterior, que demanda diversos productos de las ferrerías, y sobremanera como consecuencia de una demanda de tipo estatal, como la construcción y fabricación en las *fábricas reales* de los materiales (buques y otros) que precisa la Armada Española.

En este marco coyuntural y sin proyección a largo plazo, el emplazamiento de las diversas actividades preindustriales se acomoda a la obtención de los componentes básicos de funcionamiento (mineral, energía —agua de los ríos— y combustible-carbón vegetal). Tanto las ferrerías como las fábricas de cañones o las de curtidos, anclas..., ajustan su localización a la existencia de un medio apropiado; ello conlleva la difusión de la actividad preindustrial en diversas áreas del territorio regional, jalando el curso de los ríos...; el río Besaya empieza a ser soporte de las primeras actividades industriales (ferrerías) aún en el umbral preindustrial.

1778-1875.—Especialización comercial de los procesos industriales e interconexión a los sistemas de transporte

El carácter coyuntural, la dependencia de un mercado único y la falta de integración con un mercado local condicionan la evolución de los procesos anteriores determinando su paralización en el último tercio del siglo XVIII. Esta paralización de la estructura preindustrial no se convierte, sin embargo, en ruptura definitiva de la fase preindustrial, merced a la apertura de un nuevo mercado: las colonias. Este mercado genera una nueva demanda de productos industriales y con ello la aparición de un nuevo marco para el desarrollo preindustrial.

La apertura de este nuevo mercado se realiza a partir de la consideración de Puerto de Santander como puerto de comercio libre y preferente con América (1778). El Puerto se abre entonces a un tráfico nuevo, el de las harinas de Castilla y León, fuertemente demandadas desde las colonias y que se exportaron por Santander. La integración directa de la meseta castellano-leonesa con el Puerto de Santander se produce con la construcción del camino de Santander a Burgos por Reinosa (siguiendo el curso del Besaya) y la continuación a Palencia en la primera parte del siglo XIX. Esta infraestructura viaria, el «camino de Castilla» se convierte en el eje del intercambio comercial, polarizado en el Puerto de Santander, y de los nuevos procesos industriales de especialización comercial.

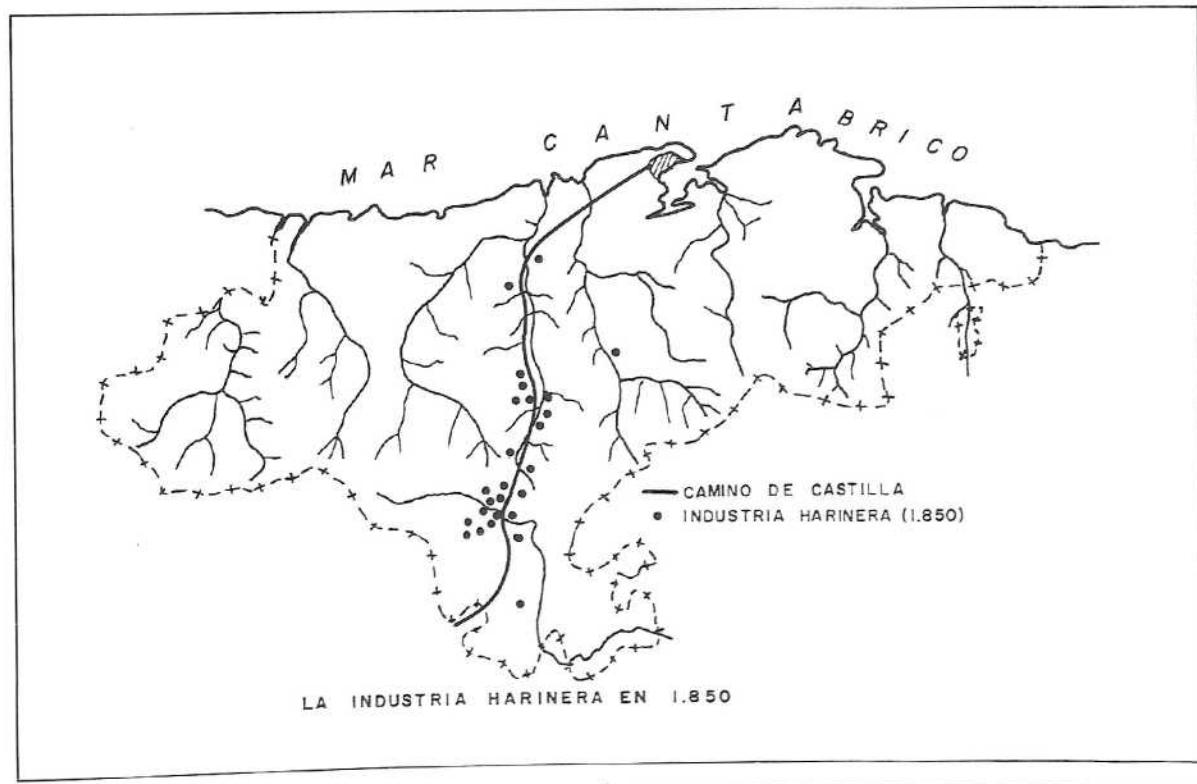
Con el auge general en España de los productos elaborados y el aumento del intercambio comercial con las colonias, cambia la orientación de la

industria con respecto a la fase anterior, dirigiéndose primordialmente al consumo y el comercio, debido al impacto de la demanda exterior complementado por el aumento de la demanda interna en Santander (merced a la concentración de capital colonial). El contexto es apropiado para la implementación de nuevos procesos industriales (fábricas de harina, curtidos, textil, cerveza, licores, azúcar...) susceptibles de una rápida evolución en esta coyuntura favorable.

La especial caracterización comercial de estos procesos industriales conlleva unas estrategias de localización diferentes de las manifestadas con anterioridad. Hasta que se impone la utilización de la nueva técnica de la máquina de vapor (avanzado el siglo XIX) se mantiene la localización orientada a la obtención de la energía hidráulica y de una accesibilidad directa a las materias primas y al mercado vía los sistemas de transporte. Con estos condicionantes, al tratarse de una industrialización especializada en el *comercio con ultramar desde la meseta*, la localización de la industria se orienta al camino de Castilla y a los núcleos urbanos que atraviesa.

En la medida en que la industria consigue liberarse del condicionante de la energía, su localización preferente se orienta al Puerto de Santander, como elemento base para el intercambio, y a la capital. Muestra de ello son las implantaciones de la primera mitad del siglo XIX en Santander (fábricas de cerveza, refino de azúcar, tabacos, licores...), directamente ligadas al movimiento portuario y al intercambio de materias primas y productos elaborados.

Es resaltable, asimismo, el papel preponderante en el sistema regional del eje del río Besaya, que se



perfila como base del desarrollo comercial e industrial y que actúa a modo de cordón umbilical de conexión del Puerto de Santander con la meseta. A la primera implantación de la carretera se añade, posteriormente, la construcción paralela al río y la carretera del ferrocarril de Alar a Santander (1868). El ferrocarril genera una revolución en los sistemas de transporte y potencia el desarrollo mercantil al mejorar sensiblemente la accesibilidad entre la meseta y el Puerto, remarcando el papel preponderante del canal de comunicaciones del Besaya frente a otros posibles en el sistema regional.

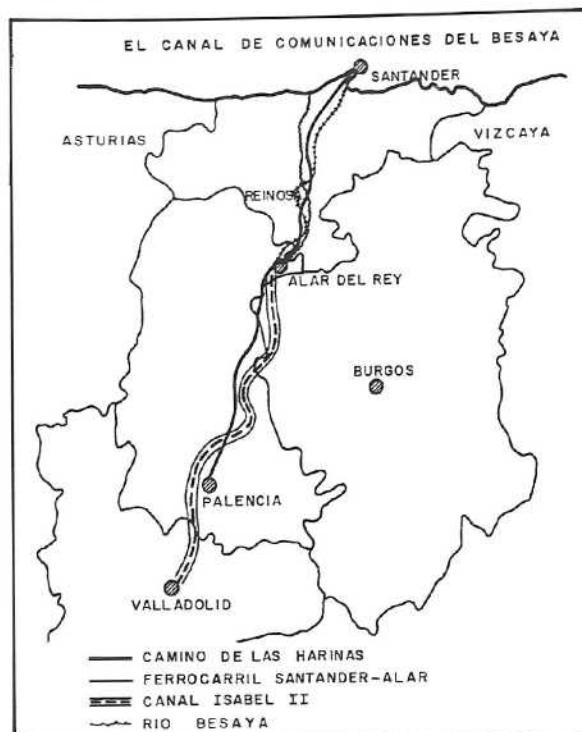
Esta estructura industrial generada por el desarrollo mercantil es extremadamente dependiente de unas materias primas ajenas a la región y de un mercado exterior que no es controlable, y carece de interdependencias con su hinterland próximo, lo que conlleva la inexistencia de un mercado interior dinámico que genere iniciativas industriales paralelamente a la decadencia del comercio. Se trata de un esquema industrial dependiente y subordinado a decisiones externas, imposibilitado de una proyección hacia el futuro sobre unas bases sólidas. De ahí su paralización y desaparición paralela a la decadencia del comercio, entrado el último tercio de siglo XIX.

3. POLARIZACION DE LA INDUSTRIA MODERNA Y GESTACION DEL CORREDOR INDUSTRIAL (1875-1940)

Coincidiendo con el decaimiento de la actividad mercantil, en las últimas décadas del siglo XIX se produce una incorporación de la actividad industrial en su fase moderna a la estructura económica regional. Esta incorporación del sector industrial no es autónoma y está relacionada con otras transformaciones básicas, como son la apertura de nuevos campos en la minería y la especialización ganadera de la estructura agraria regional. Aun cuando se trata de procesos en principio independientes, se produce un solape espacial en sus impactos, que confluyen sentando las bases para la configuración del modelo territorial de la región y remarcando la posición de este modelo del corredor del Besaya, que en el período 1870-1940 supera el umbral del corredor de comunicaciones para conformarse como un corredor urbano-industrial, separado espacial y funcionalmente del resto del territorio.

Apertura de nuevos campos en la minería

La explotación de nuevos yacimientos mineros de importancia (con anterioridad existieron algunos poco significativos) comienza en Cantabria con el descubrimiento de vetas de «calamina» en Comillas, en 1852, se continúa un año más tarde en Reocín, y posteriormente en otras zonas como Liébana o Picos de Europa, para alcanzar su fase expansiva en el período 1890-1930, con la consolidación de estas explotaciones y el desarrollo de la



minería del hierro en la comarca de Santander (1). Para que se produzca esta transformación es preciso que confluya, por un lado, las exigencias de la Revolución Industrial, de apertura de nuevos yacimientos para satisfacer la demanda creciente de mineral de hierro, con la necesidad de atracción de capital extranjero en el engranaje económico de la Restauración para inversiones en infraestructuras y desarrollo industrial. La confluencia de estos factores conlleva la concentración de inversiones extranjeras en la explotación de yacimientos mineros en el entorno de Torrelavega y de la comarca de Santander, potenciando el desarrollo de estas áreas.

Especialización ganadera de la estructura agraria

Paralelamente a las transformaciones en la actividad minera en la segunda mitad del siglo XIX se gesta la renovación de las explotaciones agrarias tradicionales de la región, a través de la revolución en las técnicas de explotación y producción en la ganadería, orientando el aprovechamiento ganadero a la producción de leche. Esta renovación en un principio no es continua ni está orientada a una producción con carácter industrial. Es en la medida en que la sociedad urbana adopta nuevos hábitos de consumo (entre ellos, el de leche), cuando se aceleran los procesos y se potencia la industrialización láctea.

El territorio rural se especializa en el aprovechamiento ganadero, con extensión de la actividad ganadera a todo el territorio regional en un proceso dual y dependiente de la demanda de los núcleos urbanos. El excedente agrario va a posibilitar la concentración en núcleos urbanos y la polarización de los asentamientos urbano-industriales.

(1) Marcial de Olavarriá: «Un poco de minería montañesa». *Álbum de Cantabria. Artes, Historia, su vida actual*. Santander, 1890, p. 108.

Concentración espacial de la actividad industrial

Aunque la transformación agroganadera se difunde por el territorio regional y la renovación de las explotaciones mineras alcanza, asimismo, un ámbito espacial amplio, la conjunción de los factores señalados lleva aparejado la potenciación de determinadas áreas, en detrimento de otras. Precisamente en estas áreas, que son las que ocupan una mejor posición en el sistema territorial, es donde se refleja la transición del sector industrial a su fase moderna, con implantación y concentración de las primeras grandes empresas industriales.

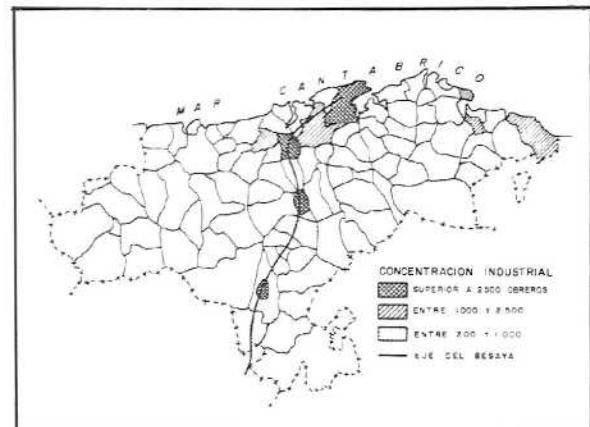
Esta tendencia se constata (ver plano siguiente) con la polarización de la mano de obra industrial en el corredor que va desde Reinosa a Santander (corredor del Besaya). El desequilibrio no es tan manifiesto en el número de empresas como en su tamaño, pues, a pesar de existir pequeñas industrias en otros núcleos de la región, las grandes implantaciones están polarizadas en torno a ese corredor. La razón de esta polarización reside en la interrelación entre varios factores:

- Concentración de inversiones extranjeras en la minería, infraestructuras y desarrollo urbano-industrial en áreas específicas.
- Existencia de núcleos urbanos consolidados y con una estructura apropiada por la expansión comercial del período anterior (Santander, Torrelavega, Reinosa).
- Posición privilegiada con respecto a la red general de comunicaciones con el exterior (Puerto, carreteras interregionales, ferrocarriles...). Concretamente el ferrocarril de Alar, construido por el corredor del Besaya y los ferrocarriles de la comarca de Santander, son los elementos que posibilitan el desarraigo de la industria con respecto a las materias primas y su implantación en los núcleos urbanos buscando la aglomeración urbano-industrial.

3.1. El incipiente desarrollo de la industria metalúrgica en Los Corrales de Buelna

El incipiente desarrollo de Los Corrales de Buelna en el último tercio del siglo XIX se debe a la instalación de una fábrica de puntas en 1873, aprovechando D. José M.^a Quijano un molino harinero de su propiedad (2). Esta pequeña fábrica, que se aprovecha de la coyuntura industrial y de la proyección de la metalurgia y la siderurgia a nivel nacional, se convierte con posterioridad en una de las tresfílerías más importantes de España, llegando en 1890 a una producción diaria de alambre de 16-20 Tm., y de puntas de 6 Tm. (3).

La industria motiva la transformación del núcleo urbano preexistente, orientándolo hacia una mayor especialización industrial que se consolidará con posterioridad. El ferrocarril es el elemento clave en el desarrollo de la empresa y, con ello, del núcleo



industrial, viabilizando la obtención de los elementos básicos de funcionamiento (mineral de hierro o maquinaria), que han de ser traídos del exterior.

3.2. La industrialización de Reinosa: un proceso singular

El desarrollo industrial de Reinosa en la primera parte del siglo XX coincide con la consolidación definitiva de la industria siderometalúrgica a nivel nacional y la progresiva fabricación de bienes de equipo en otros sectores de expansión. Por otro lado, el singular potencial del territorio reinosano es adecuado para las grandes implantaciones industriales, por las características topográficas en una zona de suaves pendientes, la existencia de un potencial hidrológico coherente con la exigencias del desarrollo industrial y la posición privilegiada en la red principal de comunicaciones a nivel regional, dado que en Reinosa confluyen los ejes que comunican la meseta con el litoral y las provincias cantábricas entre sí por el interior. Todo ello contribuye a una adaptación más rápida y sencilla a las exigencias de la industrialización.

El polo industrial de Reinosa se articula a partir de varias implantaciones básicas: la *Sociedad Española de Construcción Naval* (1917), antecedente de lo que después sería Astilleros Españoles —AES— (1969) y en la actualidad Forjas y Aceros de Reinosa, S.A. —FYARSA—, la *Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica* (1930), absorbida con posterioridad por la multinacional norteamericana Westinghouse y la *Farga*, que se implantó en 1933 tras segregarse de la Sociedad de Construcción Naval.

En torno a estas implantaciones básicas se conforma un incipiente entramado industrial, configurando un polo industrial plenamente diferenciado en el esquema industrial regional, por su carácter singular de estar basado en grandes implantaciones sin una aglomeración paralela de medianas y pequeñas empresas. Otra característica básica de este entramado es su dependencia con respecto al exterior en materias primas y demanda de productos y la escasa relación con la transformación de los recursos naturales de la unidad territorial (comarca de Reinosa) en que se enclava. Todo ello condiciona su estructura y su proyección en el siglo XX, manteniendo su configuración inicial.

(2) Emilio Arija Rivares: «Los orígenes de la industria siderúrgica en Santander», *R. E. Montañesa*, n.^o 48. Santander.

(3) José M.^a Cagigal: «La industria en la provincia de Santander». Santander, 1890, p. 158.

3.3. Formación de un complejo industrial de base natural en Torrelavega

Cuando en 1857 inicia la *Real Compañía Asturiana de Minas*, la explotación de un yacimiento de calamina, abriendo camino a la industrialización, Torrelavega es un centro comercial de carácter comarcal, en el que los mercados constituyen un eje económico fundamental para la comercialización del ganado, harinas, textiles..., y mantiene su carácter de núcleo preindustrial conservando las industrias de harina y curtidos tradicionales.

La consolidación en la última parte del siglo XIX como centro comercial, a partir de la implantación de las ferias de ganado, confluye con la expansión del embrión preindustrial, que se apoya ahora en una industria de calzado de rápido desarrollo, en una industria azucarera que sustituye a la de harinas y en especial en la expansión de las grandes implantaciones caracterizadoras del complejo industrial de Torrelavega: La *R.C.A.* y *Solvay y Cía* (1863).

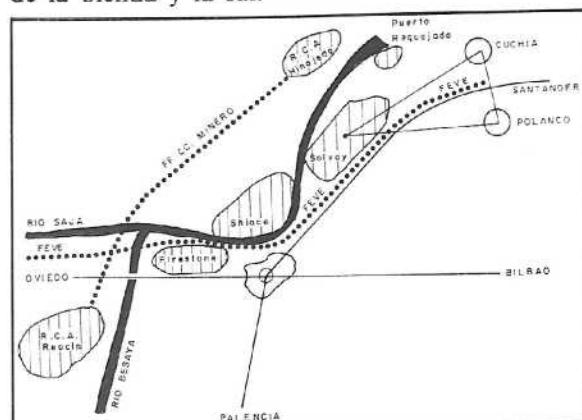
Esta afirmación comercial y la rápida expansión industrial, que se gesta en el último tercio del siglo XIX y se consolida en las primeras décadas del XX, son el reflejo de la concatenación de una serie de hechos y factores que confluyen de forma positiva, realzando la funcionalidad económica expresada.

- La existencia de un núcleo comercial de ámbito comarcal, la consolidación de algunas industrias existentes y la formación de otras.
- La afirmación de Torrelavega como centro estratégico, con la construcción de los ferrocarriles y su situación de encrucijada en los ejes N-S y E-O del Norte de España, engarzando en las modernas infraestructuras de transporte.
- La existencia de recursos naturales en la comarca, básicos para el desarrollo de determinados procesos industriales y de un potencial hidrológico delimitado por la confluencia de los ríos Saja y Besaya, que sustenta la implementación de estos procesos industriales.

Con la integración económica y espacial que posibilitan estos factores, Torrelavega experimenta un cambio sustancial, y el primer tercio del siglo XX representa el período expansivo de mayor prosperidad, conformándose ya en 1930 como un núcleo industrial complejo, con un volumen global de 4.456 empleos, de los cuales el 46,60 por 100 corresponde al sector industrial y un 26,80 por 100 al minero, directamente relacionado con el industrial (4).

Se configura en Torrelavega un complejo industrial de base natural, en el que los polos del entramado son la *R.C.A.* y *Solvay*, empresas que inicialmente basan su funcionamiento en la explotación de los recursos minerales (blenda la *R.C.A.* en Reocín y diapiros de sal por parte de *Solvay* en Polanco). Con posterioridad, ya en el primer tercio del siglo, añaden nuevos procesos de transforma-

ción, con implantación de nuevas factorías en Hinojedo (*RCA*) y Barreda (*SOLVAY*), en las que se introducen procesos químicos de transformación de la blenda y la sal.



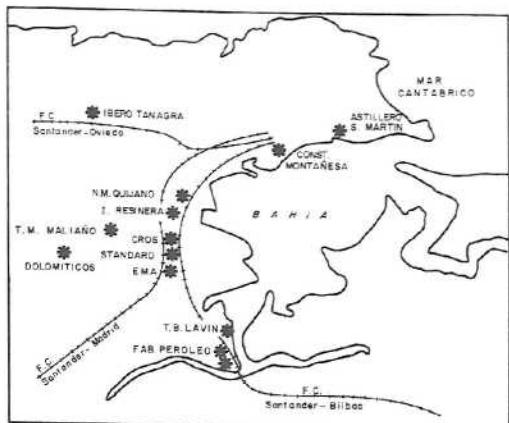
Es un complejo natural que supera los límites municipales en la explotación de los yacimientos, pero en todo caso articulado en un entorno comarcal polarizado en Torrelavega. Complejo de base natural que integra otros sectores en expansión, como la industria láctea o las primeras empresas de transformados metálicos, instaladas vía la demanda de mantenimiento de la *RCA* o *Solvay*, para conformar un entramado industrial con clara relevancia en el ámbito regional.

3.4. Un complejo industrial de base portuaria en la Bahía de Santander

En el período 1875-1940 se consolida, asimismo, un complejo industrial que tiene como ámbito espacial el Arco Noroeste de la Bahía de Santander y que, con los de Torrelavega, Reinosa y Los Corrales, conforma el corredor industrial. Es un complejo que se forma en un contexto diferente y con unas connotaciones específicas que lo diferencian claramente de los demás. Ligado a la capitalidad y en cierto modo ajeno a ella, por cuanto el asentamiento industrial es marginal a la ciudad y se sitúa en los municipios periféricos. Complejo industrial de base portuaria, con implantaciones industriales directamente ligadas por sus procesos internos al movimiento portuario o que precisan de una instalación próxima al Puerto para racionalizar su proceso productivo.

La estructura de este complejo industrial es independiente de los procesos preindustriales detectados con anterioridad, y presenta un contenido moderno en el que se da paso a mayores unidades técnicas de producción y se incorporan diferentes procesos, en relación directa con las nuevas posibilidades energéticas y de transporte. El auge económico generado por la intensificación de las explotaciones mineras facilita el desarrollo de una estructura industrial moderna, centrada en nuevos sectores de actividad, como la minería, la siderurgia, el sector naval o el sector químico. La dinámica es en cierto modo similar a la que presenta Bilbao, con la explotación de mineral de hierro en el entorno de la ría, o Gijón, con el auge de las explotaciones de carbón y la industrialización paralela, pero no

(4) *Revisión y adaptación del Plan General de Torrelavega. «Doc. Información Urbanística»*. Tomo I, p. 68.



cristaliza en la misma medida que en las zonas citadas, por la caracterización funcional y social de Santander, más en la línea del desarrollo comercial o la exaltación de las relaciones sociales y el ocio.

El proceso de industrialización es continuo y se gesta en la expansión de la explotación del mineral de hierro, que tiene un carácter marcadamente expansivo desde 1880. Paralelamente se van instalando, aunque de forma lenta en un principio, algunas industrias cuya base de funcionamiento reside en el aprovechamiento y transformación del mineral. *Talleres Bernardo Lavín* (Astillero-1872), basa su funcionamiento en la producción de material para las instalaciones mineras o los ferrocarriles que generan una importante demanda de transformados metálicos. En la misma línea, *Nueva Montaña Quijano* (1903), exponente de mayor rango de la industria siderúrgica en Cantabria, con implantación del primer alto horno para producción de acero.

La comercialización del mineral de hierro lleva aparejado el desarrollo de la marina mercante y de forma indirecta el despegue del sector de construcción naval (referido ya a cascos metálicos en buques movidos por maquinaria de vapor), con una intensidad que está en relación directa con la creación de nuevas sociedades navieras para la exportación del mineral de hierro. El *Astillero de San Martín* (1878), en la periferia de la capital, es la continuación del Astillero de Guarnizo y el antecedente de la floreciente industria naval de la Bahía que se realizará con posterioridad en Astillero.

En este complejo industrial resalta la integración vertical que se produce entre actividades mineras, siderúrgicas, de construcción naval y compañías navieras, en un proceso más amplio de integración de capital y de interpenetración de intereses en el contexto económico definido a partir de la explotación, transformación y exportación del mineral de hierro. El intercambio a través del Puerto es el eje articulador de este complejo industrial que tiene su sentido en la actividad portuaria.

Con una orientación diferente, pero ya en relación directa con el aglomerado industrial-portuario delimitado por las empresas anteriores, se implantan otros procesos industriales que encadenan otras empresas de singular importancia con el contexto regional, como la *Sociedad Anónima Cross* (1904), cuya producción son los fertilizantes o ácidos

minerales; *Electro Metalúrgica del Astillero* (1913), para la fabricación de carburo de calcio; *Productos Dolomíticos* (1922), para la fabricación de dolomías para hornos de acero, o *Standard Eléctrica* (1926), para la fabricación de material telefónico. Todas ellas se relacionan con el complejo industrial de base portuaria conformado con anterioridad y contribuyen a la formación del aglomerado en el que se engarza un conjunto de empresas de menor rango, que potencian la aglomeración existente y realzan el carácter industrial del Arco Noroeste de la Bahía de Santander.

4. ACELERACION DE LA DINAMICA INDUSTRIAL E INDUCCION DE NUEVOS PROCESOS (1960-1980)

Tras un período de crecimiento de la producción industrial inducido por la expansión de las empresas implantadas en el primer tercio del siglo, el corredor industrial se acomoda al relanzamiento industrial que se produce a nivel de todo el país, superado el Plan de Estabilización y en relación directa con la desaparición de la rigidez del sector industrial, vía el Decreto 157/1963, de 26 de enero, que hace referencia a la libre instalación, ampliación y traslado de industrias dentro del territorio nacional (5).

Este proceso global de industrialización incide de forma directa sobre la incipiente estructura industrial conformada en Cantabria y, aunque no se alcanzan los niveles de otras zonas como Cataluña, Madrid o el País Vasco, se produce una transformación importante y una aceleración de procesos iniciados con anterioridad. El hecho de que el desarrollo del sector industrial se concentre primordialmente en el corredor del Besaya, conlleva que la imagen del proceso quede en parte desvirtuada, dado que no se proyecta a todo el territorio regional. El cuadro siguiente muestra el peso del sector industrial en Cantabria, en términos de producción y empleo.

% (1977)	CANTABRIA		ESPAÑA	
	V.A.B.	Empleo	V.A.B.	Empleo
Agricultura y pesca ...	10,6	29,7	8,9	21,3
Industria	41,9	36,2	38,1	37,0
Servicios	47,5	34,1	53,0	41,7

FUENTE: Estudio de Reconocimiento territorial de Cantabria. Monografía de Estructura Económica. Análisis Sectoriales. 1983.

El sector industrial se concentra en torno a los núcleos que ya tienen una aglomeración significativa, y tan sólo algunas iniciativas aisladas rompen este esquema. Ya en los primeros años de desarrollo se resalta el peso relativo del corredor industrial.

Se produce una transformación acelerada apoyándose en procesos anteriores y en las grandes industrias implantadas que cumplen el papel de «motores», impulsando la implantación de nuevas industrias y la inducción de nuevos procesos. La existencia de una aglomeración urbano-industrial

(5) Ramón Tamames: *Estructura Económica* (II).

Zona	1968	% Empleo
Bahía de Santander	27,2	
Torrelavega-Corrales.....	33,5	
Reinosa	6,5	
Resto	33,8	

FUENTE: Situación actual y perspectivas de desarrollo de Santander. Tomo II. Pág. 331. Confederación Española de Cajas de Ahorro. Madrid, 1972.

amplía la panorámica del sector favoreciendo, asimismo, la implantación de otros procesos.

4.1. Implantación selectiva de grandes empresas

La existencia de varias implantaciones de importancia al comienzo de los años 60 proporciona un conjunto de economías de aglomeración, que facilitan la implantación selectiva de diversas implantaciones, en general, independientes de las existentes, pero que impulsan el sector industrial a una dinámica diferencial con respecto a fases anteriores. Dinámica que tiene acepciones diferentes en los núcleos consolidados.

En Torrelavega esta implantación selectiva es anterior a los años 60 y por ello la dinámica posterior es diferente a la de otras zonas. *Continental* (1935), antecedente de lo que después sería *General* (1952) y en la actualidad *Firestone* (1975) es la empresa puente entre las primeras implantaciones y el impacto de *SNIACE* (1941), que es la empresa que configura el desarrollo de Torrelavega con posterioridad, consolidando la estructura anterior e introduciendo nuevos contenidos. Con las ventajas de localización y aglomeración que tiene Torrelavega, fundamentalmente, para diversos sectores (químico, papel...), el desarrollo industrial adquiere nuevos ritmos y se vincula estrechamente a la integración de nuevos procesos a estas empresas.

La potenciación de la dinámica portuaria en la comarca de Santander es, a diferencia de Torrelavega, lo que impulsa el desarrollo industrial de la zona. El Puerto posibilita la integración de las industrias existentes y abre el camino a otros procesos. A las empresas ya consolidadas (Talleres Astillero, EMA, Cross, Standard, N. M. Quijano, Astillero San Martín...), se añade un conjunto de industrias de relativa importancia:

- Recuperaciones Submarinas..., Naval, 388 trabajadores (80).
- Equipos Nucleares..., Maquinaria, 524 trabajadores (80).
- Calatrava..., Prod. Químicos, 327 trab. (80).
- Teka-Hergón..., Transformados, 256 trabajadores (80).
- Aceriasa..., Siderurgia, 400 trab. (80).
- Astander..., Const. Naval (antes, T. Astillero), 1.530 trabajadores (75).

Estas empresas se configuran como polos del entramado y, a través de la interconexión con empresas auxiliares o subsidiarias, contribuyen a la dinamización del sector, consolidando el complejo de base portuaria.

En Reinosa y Los Corrales de Buelna la implantación de empresas de relieve es menos significati-

va, y tan sólo algunas de cierto nivel, como CUETARA (1951), fábrica de galletas en Reinosa, o el sector de industrias relacionadas con la automoción en Los Corrales, como Motor Ibérica, Bendibérica, Fundimotor o Mecobusa, completan el entramado conformado en torno a Forjas de Buelna.

4.2. Expansión de la pequeña y mediana empresa

La vinculación de las grandes empresas al desarrollo industrial se complementa con la expansión de la pequeña y mediana empresa. En el corredor del Besaya (especialmente Torrelavega y comarca de Santander) esta expansión es significativa y se manifiesta según diversos procesos:

- Consolidación y desarrollo de las empresas que son auxiliares o subsidiarias de las grandes, con una producción dependiente en buena medida de la interrelación con el proceso productivo de ellas.
- Desarrollo del sector de construcción, vía la aceleración de los procesos de crecimiento urbano y expansión espacial en el entorno metropolitano de Santander y Torrelavega.
- Desarrollo del sector de automoción, derivado de la posición estratégica de las áreas industriales con respecto a la red general de carreteras. Esta posición y la existencia de mercados urbanos de dimensiones apropiadas encauza el asentamiento de las empresas concesionarias de los modelos más importantes.

La expansión de la pequeña y mediana empresa es en buena medida paralela al trasvase de empleo de las grandes, que no alcanzan una progresión similar en estas áreas.

EVOLUCIÓN DE LA DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES

N.º trabajadores	1970		1980	
	N.º	%	N.º	%
8-100	3.228	25,2	2.785	24,6
101-500	1.373	10,7	1.621	14,3
Más de 500	8.215	64,1	6.915	61,1
TOTAL.....	12.816	100	11.321	100

FUENTE: Censos Cámara Comercio. Elaboración propia.

N.º trabajadores	1970		1980	
	N.º	%	N.º	%
8-100	15.292	51,0	19.687	58,7
101-500	4.938	16,4	8.102	34,6
Más de 500	9.764	32,6	5.707	17,1

FUENTE: Revisión y Adaptación Plan General de Torrelavega. 4. El sector industrial.

4.3. Transformación sectorial y tendencia a la especialización

La trayectoria industrial refleja, asimismo, un

proceso de transformación sectorial, que se manifiesta en varios puntos:

- Irrelevancia actual de algunos sectores tradicionalmente significativos, como fueron las empresas lecheras o de calzado en Torrelavega o los textil y madera en la comarca de Santander, que en el primer tercio del siglo alcanzaron un alto nivel y que en la estructura contemporánea apenas tienen entidad.
- Mayor progresión de las ramas dinámicas del sector secundario, apoyada en la existencia de una mano de obra especializada y de un aglomerado de empresas auxiliares capaces de abastecer la demanda de mecanización existente.

Esta especialización es diferente en las zonas del corredor industrial. En Torrelavega la especialización es en el sector químico, con Sniace y Solvay como industrias básicas a las que se han integrado nuevas empresas, como Interox, Hispavic o Plásticos Españoles. En Santander la especialización es en el sector metálico y en especial en transformados metálicos y maquinaria y automoción, ligado a las implantaciones anteriores. En Reinosa la industria se especializa en metálicas básicas con prácticamente total concentración de estas funciones productivas.

Además de la especialización zonal se produce una especialización interna de los procesos industriales, con algunas empresas (sobremanera en Torrelavega) que desarrollan una producción altamente especializada, que se inscribe en el marco de producción para un mercado específico, generalmente exterior a la región.

5. EL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA EN EL CONTEXTO ACTUAL

En la actualidad el corredor del Besaya, desde Santander a Reinosa, juega un papel realmente importante en el contexto regional en dos niveles: el específicamente industrial y el nivel espacial como parte del sistema territorial.

— A nivel industrial

Las tendencias de concentración apuntadas en los años 60 y 70 se han ido agudizando y la expansión industrial se ha seguido apoyando en la red principal de comunicaciones y en las aglomeraciones urban-industriales existentes. Para una clasificación de la población activa industrial en establecimientos de más de 5 trabajadores (8 por 100 del empleo regional), se obtiene el siguiente cuadro de distribución de empleo.

El corredor industrial absorbe un 77,6 por 100 del total, superior al 66,2 por 100 del año 1968, lo que ratifica la progresión del sector industrial en esta área en detrimento de otras de la región. Expansión que se consolida con la ampliación del ámbito espacial a otros municipios ligados al corredor de comunicaciones, que en los últimos años están experimentando una importante transformación como consecuencia de la implantación

de actividades industriales de relativa importancia. Es el caso de Polanco o Cartes, municipios limítrofes a Torrelavega, a los cuales afecta la relocalización industrial desde el centro de Torrelavega, como consecuencia de los procesos de renovación urbana de este núcleo y que se ha de consolidar en el futuro con la inclusión en el área de expansión industrial y el planeamiento de nuevas áreas industriales de atracción, como el Polígono de Barros, entre Torrelavega y Los Corrales de Buelna, que ratifica la previsible polarización del desarrollo industrial futuro en el corredor del Besaya.

Zona	%
Comarca Santander	40,1
Torrelavega-Los Corrales.....	29,5
Reinosa	8,0
Bahía Santander	7,4
Área Oriental	6,8
Resto región.....	8,2

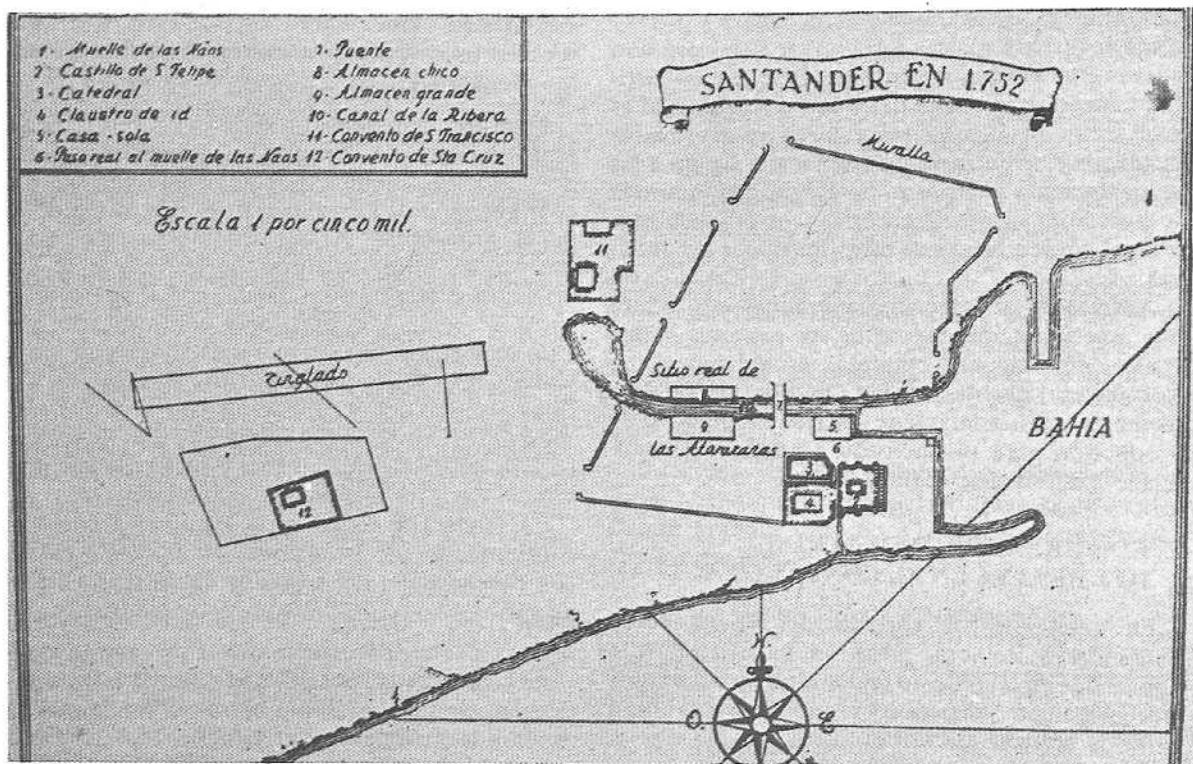
— A nivel espacial

Esta preponderancia a nivel industrial es coherente con el rol del corredor en el modelo territorial de Cantabria, modelo desequilibrado en el que la configuración de la red de transportes ha tenido un papel primordial. Al ser Cantabria una región puente, las infraestructuras de transporte se han orientado a esta función, facilitando el intercambio entre la región y el exterior y conformando, por ello, un sistema infraestructural en «T» con la red viaria y ferroviaria paralelas entre sí, según los ejes Bilbao-Santander y Bilbao-Oviedo y *Santander-Meseta*. El corredor del Besaya es uno de los ejes básicos del modelo territorial y sostén de la comunicación con la meseta castellano-leonesa.

La tendencia actual es a seguir el proceso de concentración de inversiones en infraestructuras, con potenciación del corredor del Besaya a través de varios proyectos, unos previstos y otros en fase de ejecución...

- Accesos a la Meseta.—Mejora de la tradicional comunicación por carretera con la meseta, desde Torrelavega a Reinosa.
- Autovía Santander-Torrelavega, con las Rondas de Torrelavega y los accesos a Santander, dirigidos a asegurar la conexión del Puerto con la Meseta y la interconexión de las principales aglomeraciones urbanas e industriales en la región.

La estructura actual del corredor se conforma en torno a un eje de desarrollo integrado por un conjunto de núcleos urbano-industriales, entre los que existe una clara jerarquización, que se apoyan directamente en el sistema principal de comunicaciones. El área de influencia es cada vez mayor y se articula con las nuevas implantaciones específicamente industriales o con las nuevas infraestructuras de transporte, estableciéndose una creciente dependencia del área rural periférica con respecto al corredor. La influencia sobre el modelo territorial es, asimismo, creciente, ocupando el conjunto urbano-industrial del corredor del Besaya el rango más elevado del sistema territorial.



Santander en 1752.

DIFERENCIACION Y JERARQUIZACION DEL ESPACIO RURAL EN CANTABRIA: EL EJEMPLO DEL VALLE DE TORANZO

Bernardo Arceo Mínguez (*)
 Manuel Corbera Millán (**)

Este artículo trata de comprobar cómo el factor distancia-acceso a la industria jerarquiza espacialmente un área rural en Cantabria. La industria, vehículo principal del Modo de Producción Capitalista, es la clave que explica las transformaciones del medio rural. La creación de mercados locales de trabajo industrial ha posibilitado cambiar de actividad, y sobre todo muchas veces,

combinándola con la agraria, a gran número de activos de las áreas circundantes (caso del Valle de Toranzo). Ello incide, de forma diferenciada, en las dinámicas evolutivas de usos del suelo. El ritmo, intensidad, o forma de las transformaciones estarán muy relacionadas con la proximidad a centros industriales, factor que determina la afluencia de mano de obra rural a los mismos.

INTRODUCCION

El objeto de estas líneas es el de analizar de qué manera y en función de qué factores se ha jerarqueado espacialmente un área rural en Cantabria. Sin hablar de las diferencias que presenta el ámbito natural de Cantabria, el hecho de que el medio rural no es un espacio homogéneo es algo evidente para cualquier observador que simplemente se fije en los rasgos externos. Sin embargo, tales rasgos no son sino reflejos de dinámicas diferencias —antiguas y recientes— en lo que a la articulación de los espacios se refiere. Desde este punto de vista es desde el que podemos hablar de espacios jerarquizados o de división funcional del espacio.

La incursión del modo de producción capitalista

en el campo ha dado lugar a importantes transformaciones en el medio rural, traducidas en una desarticulación de lo preexistente y una reorganización de esas áreas en función de nuevas necesidades. La industrialización, como principal vehículo del modo de producción capitalista, será la clave de esas transformaciones.

En efecto, es la necesidad que la industria tiene de materias primas (no sólo para la producción en sí, sino también para la reproducción de su mano de obra), de fuerza de trabajo y de un mercado donde colocar sus productos, la que transformará el medio rural, subordinando, por una parte, su espacio productivo (especializando la producción para lo que será imprescindible que se convierta en cliente de las mercancías elaboradas en la industria), y por otra, constituyéndose en amplia cartera de mano de obra de este sector productivo.

Tan sólo hace un siglo, la organización del espacio rural de Cantabria se basaba en un sistema de policultivo-ganadería que se complementaba

(*) Geógrafo. Profesor Encargado de Curso. Departamento de Geografía, Santander.

(**) Geógrafo. Profesor Encargado de Curso. Departamento de Geografía, Santander.

con oficios artesanales. La venta de ganado (de labor) y los oficios temporales que frecuentemente realizaban en el exterior (Castilla o Andalucía) proporcionaban los cada vez más necesarios ingresos metálicos. Salvo las áreas periurbanas (en torno a la capital), que desde el siglo XVIII orientaban su producción a cultivos hortícolas, muy perecederos y de fácil comercialización en la ciudad (1), el grado de especialización era mínimo para el resto de las áreas rurales. Este sistema tradicional cubría mejor las necesidades internas de la explotación aún no mercantilizada. En los espacios comunales encontraban las materias primas para la construcción o arreglo de sus viviendas, para sus útiles y herramientas, a la vez que el combustible para alimentar el fuego de su hogar. Suponía, además, una verdadera ampliación de su exiguo terrazgo que hacía posible el mantenimiento del ganado (pastoreo y suertes), e incluso un espacio de elaboración de abonos (rozadas).

Los procesos de industrialización y urbanización darán al traste con esta organización preindustrial. Por un lado, eliminará el artesanado, que no podrá resistir la competencia de los productos manufacturados industriales, lo que creará un excedente de fuerza de trabajo, de una parte, y transformará al campesino en consumidor de esa producción industrial, de otra. En definitiva, *el campo se convierte en productor de mercancías a la vez que en consumidor de productos industriales*.

En cuanto al primer aspecto, la mercantilización de la producción agraria no puede llevarse a cabo, hasta sus últimas consecuencias, sobre la base del policultivo tradicional. La especialización, siguiendo las pautas de la demanda, orientará la producción hacia unas pocas mercancías (en ocasiones una sola) favorecidas por las condiciones específicas del territorio y sobre las cuales se aplicarán las innovaciones que la industria proporciona. En el caso de Cantabria se dirigirá fundamentalmente hacia la comercialización de la leche, debido, en primer lugar, a la fuerte demanda regional y extrarrregional de que, desde principios de siglo, era objeto este producto en los centros urbanos, y en segundo, a las inmejorables condiciones que la región presentaba, dada la tradición ganadera y elaboradora de derivados lácteos (2), sus excelentes praderas (alimento básico del ganado en condiciones de rentabilidad) y sus buenas comunicaciones con los principales centros urbanos del Estado (3).

La pradera y los cultivos forrajeros desplazaron el policultivo tradicional y la cabaña autóctona, más adecuada para la labor que para la obtención

de leche, dejará paso al ganado frisón. Como vehículo de tal transformación actuarán las industrias de productos derivados de la leche que, desde los primeros años de siglo se instalan en la provincia, en el medio rural.

También el espacio de los montes comunales subordinará su producción a la industria. Una parte de él se añadirá al terrazgo mediante las sucesivas ocupaciones que los campesinos llevan a cabo. El resto perderá su carácter de suministrador de materias primas a las comunidades rurales para reafirmar el que ya, en parte, jugaba desde el siglo XVII de abastecedor de la industria (sus bosques fueron la fuente de alimentación de los Reales Astilleros de Guarnizo y Los Altos Hornos de Liérganes y La Cavada), siendo desde 1940 objeto de repoblaciones forestales con especies de rápido crecimiento (*eucaliptus globulus* y *pinus insignis*) para suministrar madera a la empresa de celulosa S.N.I.A.C.E.

Por último, el conjunto de industrias del Estado y particularmente las que desde el último tercio del siglo pasado vienen instalándose en Cantabria, drenarán gran parte de la población activa rural y en concreto agraria, actividad que tales emigrantes abandonarán total o parcialmente.

Ahora bien, como planteábamos al principio, el conjunto del espacio rural no ha seguido los mismos ritmos ni ha adoptado las mismas formas en cuanto a su dinámica de transformación, lo que ha dado lugar a áreas rurales diferenciadas. Si bien es cierto que todo el medio rural cántabro se halla integrado, económica y territorialmente, en el conjunto del Estado, no lo es menos que la propia localización industrial —en el medio rural, nos referimos— tiene importantes efectos sobre el espacio que ocupa y el área circundante (4).

A nadie escapan los impactos (de todo tipo: económicos, sociales y territoriales) que las instalaciones industriales van a producir sobre un determinado espacio rural (5), impactos que sin duda distinguirán el área implicada con respecto a otras circundantes o más alejadas. A su vez, estas otras áreas circundantes a las primeras, cuya limitación espacial estará en función de la importancia del centro industrial a que nos referimos, se verán desigualmente influidas, lo que dará lugar a una jerarquización espacial también en su interior. Sin embargo, en las áreas más alejadas de esas industrias, la influencia se diluye y las transformaciones se producen más al margen de ellas, más hacia el exterior. Este parece ser el modelo que se nos

(4) La noción de *cuenca de empleo*, de origen hidrológico y morfológico (cuenca de drenaje), ha sido utilizada por los geógrafos para designar el área de recogida de trabajadores de un establecimiento o centro industrial. La realidad que designa constituye desde hace poco tiempo una preocupación creciente de los economistas, y particularmente de los economistas espaciales, que la formulan también como *mercados locales de trabajo*. Hoy, desde la geografía, la noción de cuenca de empleo tiende a designar a un verdadero sistema territorial, articulado por un complejo sistema de flujos, más allá de un significado originario de área de recogida de trabajadores. (Ver anexo bibliográfico.)

(5) Ver anexo bibliográfico, apartado de Instalaciones industriales en el medio rural.

(1) J. M.: «Informe sobre el estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander». En Martínez Vara, T.: *Introducción histórica al informe de J. M. sobre el estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander (siglo XVIII)*. Ed. Estudio, Col. Cabo Menor. Santander, 1979.

(2) Casado Cimiano, P.: «La elaboración Industrial y Artesana de la leche en la Montaña». En *Anales del Instituto de Estudios Agropecuarios*. V. II. Instituto Cultural de Cantabria, 1976.

(3) García Fernández, J.: *Organización del espacio y economía rural en la España Atlántica*. Ed. Siglo XXI, Madrid, 1975.

presenta, por lo que la hipótesis que mantenemos es la de que *el factor determinante de esta jerarquización espacial no es otro que el de la distancia-accesibilidad a los centros industriales*.

Desde este punto de vista, interesa que, en primer lugar, localicemos tales centros industriales, y en segundo, que situemos, a la vez que caracterizamos y describimos, el área de estudio con respecto a ellos.

En cuanto al primer aspecto, la industria de Cantabria se ha dispuesto, desde principios de siglo, fundamentalmente en dos ejes, uno paralelo a las costa, «La Marina», del cual destacan particularmente Santander y el entorno de su bahía, y el otro, que penetra por el Besaya, siguiendo la comunicación por carretera (abierta desde el siglo XVIII) y ferrocarril (a partir de 1860) con Castilla y cuyas cabeceras son Los Corrales de Buelna y Reinosa. Torrelavega, segundo centro industrial de Cantabria, se encuentra en la intersección entre ambos ejes.

Por su disposición —por un lado, perpendicular a la Marina, y por otro, paralela al eje industrial del Besaya—, el Valle de Toranzo, área que hemos elegido para este estudio, se presenta como un excelente laboratorio para un trabajo de este estilo. Aparece constituido por cinco municipios (Castañeda, Puente Viesgo, Corvera y Santiurde de Toranzo y Luena), que delimitan un área en forma de corredor transversal a la vertiente norte de la Montaña Cantábrica. El fuerte desnivel que se salva (se desciende desde los 1.000 y 1.300 metros hasta los 60 metros) en menos de 40 kilómetros, introduce en la topografía de la zona una marcada energía del relieve.

El conjunto del espacio de estudio carece prácticamente de implantación industrial directa. Unicamente puede considerarse la industria láctea «El Buen Pastor», pero su escasa oferta de empleo (42 trabajadores en 1978) le asignan una influencia puntual a este nivel. Aparecen, además, algunas pequeñas industrias ligadas también a la producción agraria, pero de carácter totalmente artesanal e incidencia nula en el empleo.

Desde el punto de vista de la producción agraria, cabe señalar que se trata de un área de temprana especialización en la producción de leche y, por tanto, de temprana integración en la plena economía de mercado. Pese a ello, ésta no se ha visto acompañada de cambios sustanciales en las estructuras agrarias. Las explotaciones son excesivamente pequeñas, y se encuentran fragmentadas en numerosas y diseminadas parcelas; el régimen de tenencia que reviste más importancia continúa siendo el arrendamiento, alcanzando la tierra precios desorbitantes; el grado de mecanización es muy débil, y es fundamentalmente en la mano de obra familiar sobre la que reposa el trabajo de la explotación.

Ahora bien, más allá de estas características generales, el área de estudio aparece como un espacio no homogéneo, considerablemente compartimentado. *Un espacio segmentado en lo que se refiere al grado de especialización de la producción, a la diversificación de las actividades, a la dinámica*

demográfica o a las estructuras agrarias. Diferenciación y segmentación a nivel de municipios, pero también incluso a nivel de núcleos, cuyo factor determinante será la situación que cada uno ocupa con respecto a los núcleos industriales y las vías de comunicación que canalizan los flujos entre ellos.

I. EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN EN EL ÁREA CIRCUNDANTE A LA DE ESTUDIO

La industrialización del espacio cántabro no aparece como independiente de la del resto del Estado. Como éste, el proceso se verá sometido a coyunturas expansivas y de recesión que resumiremos en cuatro períodos: último tercio del siglo XIX hasta 1940, 1940-1960, 1960-1970 y 1970-1981, no tanto por su carácter uniforme, en lo que a coyuntura se refiere, como por el hecho de que las fechas de arranque de cada período suponen un cambio claro con respecto a la tendencia mantenida en el período anterior.

El primer período aparece dividido en dos etapas, de las que la primera es marcadamente expansiva, mientras que la segunda, sobre todo en el caso de Cantabria, es una época de recesión. En efecto, serán los últimos años del siglo anterior y sobre todo los veinte primeros años del actual los que verán sentarse las bases del proceso industrializador y urbanizador a escala de Estado. Dentro de él, Cantabria será un espacio precoz. Así, en el territorio que circunda el área de estudio, Torrelavega cuenta desde 1893 con la Solvay —empresa de capital belga dedicada en sus primeros años a actividades extractivas en el diapiro de Polanco (6)—, que ya en 1908 contaba 480 obreros, y con una fábrica de azúcar de 500 obreros. Muy cerca se encuentra Reocín, en cuyas minas trabajan por aquellos años 532 productores. En el eje del Besaya, Los Corrales de Buelna contaban con una mina de calamina que daba trabajo a 55 obreros, y sobre todo con la factoría Nueva Montaña Quijano, establecida en 1873, y que en 1908 tenía 400 trabajadores. Por el norte, a orillas del Pas y en el pueblo de Arce (Piélagos), existía un lavadero de minas en el que trabajaban 542 obreros; y, también ligado a la actividad minera, el más importante municipio en cuanto a esa dedicación a los inicios de nuestro siglo fue Villanueva de Villaescusa, cuyo conjunto de minas absorbía una mano de obra de 2.545 trabajadores (7).

Es también durante este período cuando aparecen las principales empresas de transformación láctea. En el año 1905 es puesta en funcionamiento por A. Ronssy en La Penilla (núcleo del municipio de Santa María de Cayón, vecino del de Castafie-

(6) *Revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Torrelavega. Información urbanística y diagnóstico*. Ayuntamiento de Torrelavega, 1981.

(7) Datos referidos a 1980, A. de Quesada y Yáñez: *Zona minera e industrias fabriles de la provincia de Santander*. Manuscrito, Biblioteca Menéndez Pelayo. Sección de Fondos Modernos. Santander.

da), una fábrica de productos lácteos que al año siguiente pasó a incorporarse a la «Sociedad Nestlé». Cinco años más tarde se crea en Torrelavega la «Universal Exportadora», de corta vida, pero que pronto será sustituida por otras empresas, entre las que las más importantes fueron la «Granja Poch» (8) y la «Lechera Montañesa», instaladas en 1916 y 1925, respectivamente. La propia zona de estudio ve establecerse una pequeña fábrica de transformación, «El Buen Pastor», en 1925. Por fin —y a pesar de que tras los primeros veinte años de siglo el desarrollo industrial camina muy lentamente en Cantabria, por lo que la provincia pierde la ventaja que presentaba sobre otras—, en 1931 la junta rectora de los Sindicatos Agrarios Montañeses funda la «S.A.M.», que al año siguiente pondrá en funcionamiento la fábrica de Renedo de Piélagos, intentando dar respuesta a la crisis de superproducción láctea que Cantabria sufría debido a la rápida especialización de su producción agropecuaria.

El segundo periodo, décadas cuarenta y cincuenta, es una etapa expansiva tras la recesión de los años veinte. La etapa de postguerra y sobre todo la década de los cincuenta presencia los inicios de una industrialización moderna. Las empresas de los centros vecinos se amplían considerablemente, a la vez que surgen otras. Así, en Torrelavega, por ejemplo, la fábrica Solvay —ahora dedicada ya a la fabricación de sosa— emplea en el año 1950 a 2.182 trabajadores, a los que se suman, desde 1944, los empleados de S.N.I.A.C.E., que comienza con 628 trabajadores para alcanzar tres años después los 1.150. El área de Los Corrales de Buelna también ve desarrollarse aquella industria de D. José María Quijano, que contaba en 1950 con 3.500 empleados (9).

A su vez, las industrias lácteas han ampliado la cantidad de litros recogidos debido no sólo al aumento de la demanda de la leche en sí, sino a haber diversificado mucho la gama de sus derivados. Por ejemplo, la «Sociedad Nestlé», que ya antes de 1940 elaboraba productos como leche condensada (desde 1917), chocolate y productos de confitería (1928), productos para la alimentación infantil como el Elodón (1933), desde 1945 va a fabricar también el Pelargón y, diez años más tarde, el Celac, el Nestum y el Nescafé. Por su parte, «La Granja Poch» fabricó quesos de bola, y en 1942 inició la fabricación de quesos de pasta azul («Poch»), tipo cabrales y otros de tipo nata; sin embargo, en 1955 esta empresa había quebrado y

cesado en todas sus actividades. En cuanto a la S.A.M., dos años después de su puesta en funcionamiento, en 1934, ya elaboraba leche condensada, y pocos años después fabricaba una surtida gama de productos dietéticos para la alimentación infantil; en el año 1957 comenzó a enviar leche concentrada pasterizada a Madrid.

Durante *la década de los 60* asistimos a un proceso de crecimiento económico en España caracterizado por una industrialización acelerada, pero también a una evolución de las grandes empresas hacia la automatización. El caso más claro lo presenta Torrelavega, donde en un marco de condiciones favorables —existencia de materias primas, formación de mano de obra especializada, posición estratégica con respecto a la red de comunicaciones, existencia de una aglomeración industrial— se alcanza la impulsión definitiva de su industria. Por un lado, se produce una potenciación de la pequeña y mediana empresa, a la vez que las grandes empresas se automatizan, lo que si bien genera una disminución de empleo en ellas, este excedente es absorbido por las nuevas empresas, contribuyendo a su crecimiento (10). Pero, además, este período se caracteriza también por la creciente concentración de capital, lo que supone una mayor integración de nuestra provincia en el conjunto del Estado, complicándose las dinámicas dentro de ella.

Por último, *los años setenta*, y sobre todo hacia la mitad de la década, presentan la crisis del sistema económico, que se traduce en una gran reducción de la capacidad de empleo industrial a partir de los años 73-75, tendencia que se acelera aún más en los inicios de los ochenta. Así, entre 1978 y 1982 el balance de empleo de las principales empresas (más de 100 trabajadores en 1978) de la zona se presenta como claramente negativo.

Sin embargo, el corredor de Los Corrales de Buelna (11) no parece sufrir con la misma crudeza que Torrelavega (en lo que se refiere al empleo industrial) los rigores de la crisis. No toca aquí intentar dar una explicación de este fenómeno (12),

(10) *Revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Torrelavega*, op. cit.

(11) En esta relación de empresas no se encuentra incluida Nueva Montaña Quijano (factoría de Los Corrales de Buelna), debido a que la fuente no permite diferenciar por establecimientos. El conjunto de la plantilla de la empresa evoluciona de la siguiente manera: 1978: 3.214; 1980: 2.559, y 1982: 2.427.

(12) La regulación de empleo en la industria automovilística Authi a partir de 1974 y su posterior cierre, generaron una situación de abundante paro en el municipio de Puente Viesgo y sobre todo en el núcleo de Hijas (casi el 40 por 100 del total de activos se encontraban en paro en 1975) que no consiguió ser subsanada totalmente con la instalación de Bendibérica y Fundimotor dependiente de Motor Ibérica en Los Corrales de Buelna. Sería interesante estudiar si la sustitución de Authi por Motor Ibérica responde a una estrategia empresarial a largo plazo o tan sólo el aprovechamiento de una mano de obra cualificada y barata junto con las subvenciones estatales bajo la forma de menor presión fiscal o de otro tipo. En cualquier caso, el ejemplo de Authi parece constatar la fragilidad de los empleos industriales en Los Corrales de Buelna. *Diario Montañés*, 14 de febrero de 1981, contraportada: «Los Corrales de Buelna, un pueblo angustiado. La crisis de Bendibérica y Fundimotor recuerda el drama de Authi que para algunos se repite».

(8) Madrid era el foco principal de la demanda y en función de él se crea la «Universal Exportadora», sustituida seis años más tarde por la «Granja Poch». Su principal actividad fue el envío de leche pasterizada a Madrid, que hasta 1929 se hizo en ollas de hierro estanado y bombonas de vidrio, que diariamente se facturaba por FF.CC. desde la estación del N. de Torrelavega. A partir de esta fecha, los envíos se hacían por medio de tanques isotermos de acero inoxidable o vitrificados, adaptados a vagones que enlazaban en la estación del Norte con la fábrica. La leche se enviaba a Madrid en el correo de la noche, llegando entonces a la capital al día siguiente de su ordeño». Casado Cimiana, P., op. cit., pp. 230-231.

(9) Gobierno Civil de la provincia de Santander: *El Avance Montañés. Libro de la exposición del mismo nombre*, 1950.

CUADRO I

EVOLUCION DE LA PLANTILLA EMPLEADA
EN LAS EMPRESAS DE MAS
DE 100 TRABAJADORES

	1978	1980	1982
TORRELAVEGA	9.541	8.409	7.485
S.N.I.A.C.E.	2.451	2.236	1.868
FIRESTONE	1.883	1.773	1.491
R.C.A.M.	1.859	1.429	1.220
SOLVAY y Cía.	1.752	1.477	1.476
Plásticos Españoles, S.A.	380	395	400
Armando Alvarez, S.A.	206	189	202
AGROMAN, S.A.	184	—	—
Minas de Torrelavega, S.A.	—	181	171
Talleres Obregón	192	176	172
Hispavic Industrial	184	166	121
Hijos de Segundo Fdez. y Cía.	142	131	65
Montajes Metálicos Basauri ..	167	129	150
Talleres Landaluce	141	127	131
LOS CORRALES DE BUELNA- PORTOLIN	1.517	1.739	1.590
MECOBUSA	790	802	795
FUNDIMOTOR	290	325	312
BENDIBERICA	125	163	158
GREYCO	—	123	134
Hilaturas Portolín	312	326	191
PIELAGOS Y LA PENILLA .	1.670	1.506	1.578
SOCIEDAD NESTLE, AEPA	1.076	916	1.064
CRISTALERIA ESPAÑOLA,			
SOCIEDAD ANONIMA ..	377	353	292
COOPERATIVA LECHERA, SAM	217	237	222
TOTAL	12.728	11.654	10.635

FUENTE: CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y
NAVEGACION DE SANTANDER: *Relación de empresas y entidades
que desarrollan actividad en la provincia de Santander con más de seis
personas, 1978, 1980, 1982.*

pero si interesa constatar el hecho, ya que se trata de la zona que más trabajadores recoge en nuestro área de estudio. No obstante, y en cualquier caso, se trata de un desequilibrio transitorio, ya que si seguimos el Libro Blanco de la industria cántabra (13), el conjunto industrial que constituye el centro de nuestra cuenca de empleo se verá afectado con una pérdida global de 1.773 puestos de trabajo en la industria (35,6 del total regional) registrados en las empresas Firestone, Asturiana de Zinc (antes R.C.A.M.), Cristalería Española (en Vioño), Fundimotor (en Los Corrales de Buelna), Hilaturas Portolín, Mecobusa (Los Corrales de Buelna), Nueva Montaña Quijano (Los Corrales de Buelna), Sniace y Solvay (14).

Estos cuatro períodos en el proceso industrializador han creado dinámicas diferenciadas, que tienen una dimensión temporal y espacial, ya que las sucesivas ampliaciones de los centros industriales

(13) Realizado a partir de los datos de la Cámara de Comercio de Santander, sindicatos y la empresa «Asfin», calculan en 4.891 puestos de trabajo directos y 533 indirectos, las pérdidas de empleo en la industria de Cantabria. Peña, C.: «La reconversión industrial en Cantabria», artículo del «Diario Montañés», reproducido en la revista *Cantabria Autónoma*, nº 13, 1984.

(14) Ibídem.

en el tiempo han ampliado el radio de influencia y, por tanto, implicado a nuevos espacios, siendo el factor distancia el que determinará su grado de articulación con ellos. Carecemos aún de perspectivas para poder analizar en profundidad las consecuencias que a este nivel va a tener la crisis económica y, en concreto, la pérdida de puestos de trabajo en la industria que la reciente «reconversión industrial» está produciendo en estos últimos años.

II. LA DESIGUAL INTEGRACION DEL AREA DE ESTUDIO EN LAS CUENCAS DE EMPLEO, CAUSA DE LA DIVERSIDAD DE LAS FORMAS DE MOVILIDAD DE LA POBLACION

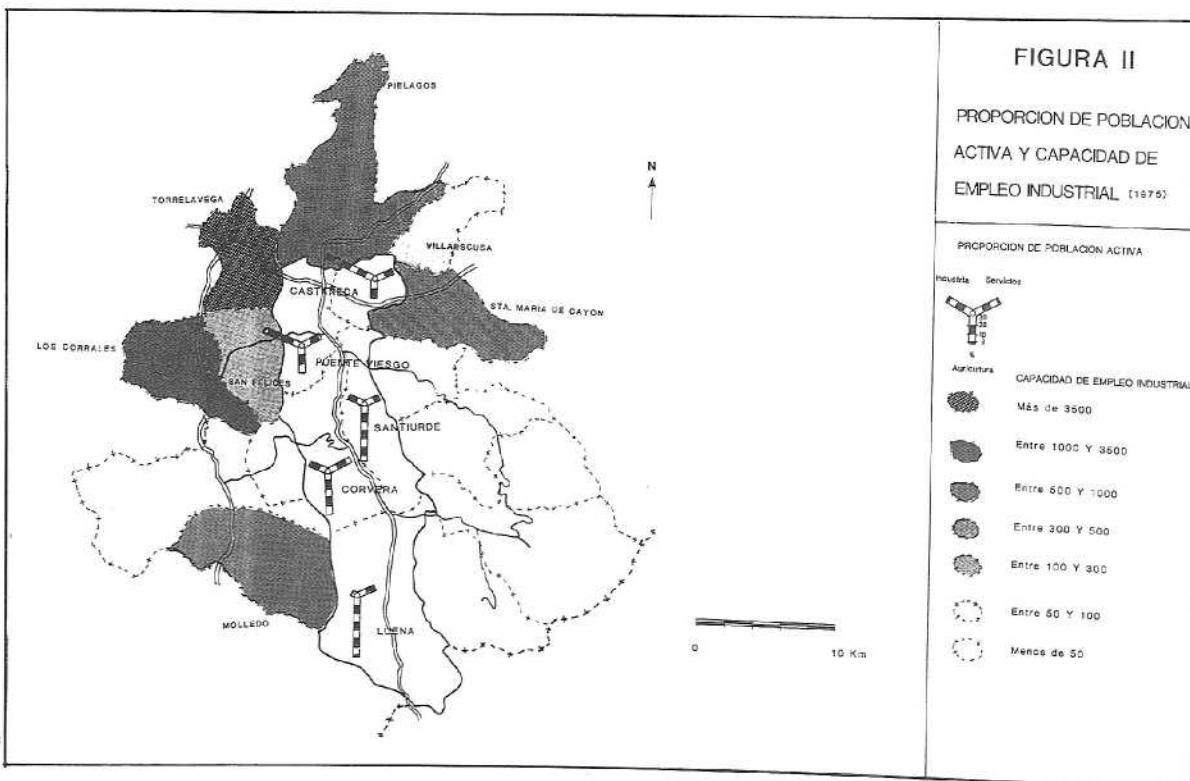
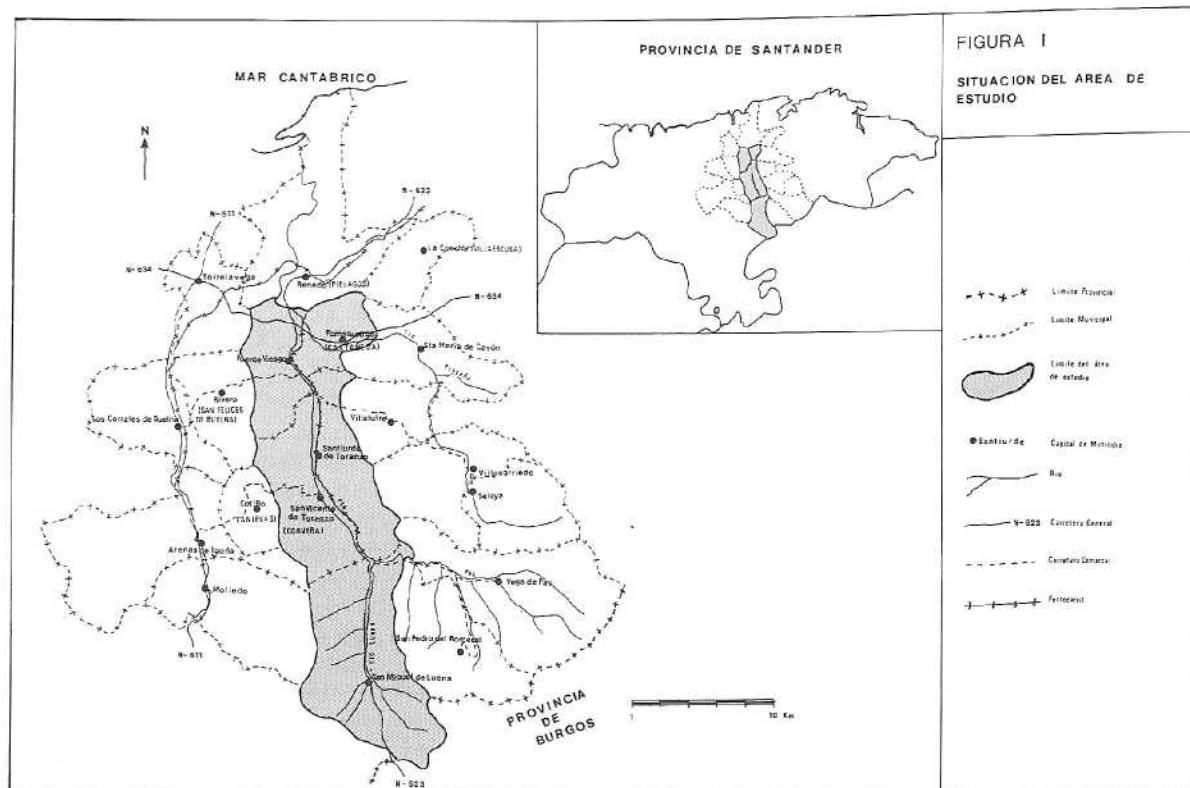
Uno de los primeros efectos que en el medio rural tiene el proceso industrializador y, por otro lado, uno de los más estudiados, es, sin duda, la movilidad de la población a que éste da lugar. Movilidad de empleo (migración agraria), que en muchos casos iba acompañada de movimientos espaciales definitivos, de los cuales también participan inactivos (emigración) y que en una gran parte de las ocasiones suponía un abandono del medio rural (éxodo rural en los momentos en que se da masivamente) (15). Tal fenómeno, o mejor complejo de fenómenos, ha sido considerado como uno de los factores determinantes de la transformación del medio rural (16). Pero a su vez, y precisamente por no ser un fenómeno simple, sino de gran complejidad, ha sido uno de los principales factores de diferenciación espacial.

En efecto, si aceptamos el hecho de que las migraciones derivan del «carácter mercantil de la fuerza de trabajo» (17) que impone el modo de producción capitalista, los comportamientos generales, en cuanto a movilidad se refiere, dependerán, sin lugar a dudas, del mercado de trabajo, de la

(15) La identificación entre «lo rural» y la dedicación predominantemente agraria de las poblaciones rurales ha sido —y es todavía— un lugar común de gran arraigo, y constituye una imagen ideológica, históricamente determinada, que los hechos se encargan de disolver una y otra vez (ver anexo bibliográfico). Del mismo modo, tampoco parece posible identificar (y se hace) migración agraria, que no indicaría más que el abandono del sector agrario, y éxodo rural o abandono del medio rural. No parece tampoco correcto hacer equiparaciones del tipo emigración igual a éxodo rural, ya que, como plantea J. Cardelus y A. Pascual, parece otorgarse a las migraciones un único sentido (Cardelus, J., y A. Pascual: *Movimientos migratorios y Organización social*. Ed., Península, 1979, p. 83). Si bien en la década de los sesenta este sentido de las migraciones hacia los centros urbanos es el que prima, es peligroso generalizar. Así, por ejemplo, en el área que estudiamos, lo que se puede detectar es una compleja movilidad intermunicipal y con áreas rurales exteriores a la misma, hecho que se opone claramente a tal identificación. Ver M. Corbera: *Transformaciones de la población y de la actividad en el Valle del Pas*. Memoria de Licenciatura. Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santander, 1982. Mecanografiado.

(16) Naredo, J. M.: *Evolución de la agricultura en España*. Ed. Laia. Barcelona, 1971.

(17) Cardelus, J., y A. Pascual, *op. cit.*, p. 9.



oferta de empleo y de empleo fundamentalmente exterior al agrario. Y es aquí donde se encuentra el factor diferenciador, es decir, la posibilidad de acceder a empleos exteriores al agrario sin abandonar el lugar de residencia, se situará frente a la de tener que emigrar definitivamente a trabajar fuera.

Desde este punto de vista, será el grado de articulación de una determinada área rural a una cuenca de empleo creada por un centro o complejo industrial, la responsable de los diferentes comportamientos. La ampliación del centro industrial, y la disminución de la población del conjunto rural, unida a la mejora de los transportes y comunicaciones, hacen necesaria y posible la expansión espacial de tales cuencas de empleo. Por ello, la antigüedad, en cuanto al grado de articulación, se configura como un factor también de tal diferenciación.

Tal es la evolución que parece haber seguido el Valle de Toranzo. La distancia y accesibilidad a los centros industriales de empleo y el tiempo han dado lugar al espacio segmentado que hoy se nos presenta. Conviene, por tanto, que adoptemos una metodología de análisis comparativa, simultáneamente vertical y horizontal o espacial.

Así, en el primer período del proceso industrializador (último tercio del siglo XIX hasta 1940), lo que se va a producir, a nivel general, es *un goteo migratorio, tanto más intenso cuanto más duras sean las condiciones de las explotaciones agrarias, y más difíciles las condiciones locales de empleos alternativos exteriores al agrario* (18). La explicación no es difícil. Por un lado, y a pesar de ser importante el grado de industrialización alcanzado, el radio de las cuencas era corto. Sólo en los núcleos más próximos y en aquéllos que se encontraban sobre la red viaria, los activos agrarios tuvieron oportunidad de cambiar de trabajo sin abandonar el área, ya que las dificultades de transporte impedían la posibilidad de residir demasiado lejos del lugar de trabajo. Sin embargo, y por otro lado, las oportunidades externas a la agraria eran pocas en el conjunto del mercado de trabajo, por lo que la emigración no deja de ser un goteo que no impide el lento, pero sostenido, incremento de los volúmenes de población (Cuadro II).

Pero, es interesante señalar que, desde que comienza, la presencia del hecho migratorio se configura como el factor determinante de la evolución poblacional. Y también desde el principio, la emigración aparece como un fenómeno de desigual importancia, compensado, también desigualmente, por las elevadas tasas de natalidad en cada una de las subáreas. Así, mientras Castañeda y Puente Viesgo incrementan en más de un 30 por 100 las cifras de su población entre 1900 y 1940, Corvera y Santiurde sólo lo hacen en un 12 por 100, y Luena, ya desde 1920, pierde población (un 10 por 100 en los cuarenta años que separan ambos censos). El hecho de la existencia de empleos alternativos no debe ser despreciado como factor que explique tal

desigualdad ya en estas fechas, a pesar de que sólo afecte a núcleos de los municipios septentrionales. A él habría, sin duda, que añadir la desigual dureza de condiciones de la explotación y sus mayores o menores posibilidades de adaptarse a la nueva especialización láctea.

La expansiva etapa de los años cuarenta y cincuenta coinciden con la crisis general de la sociedad rural tradicional, y de su organización, que nos sitúa en presencia de la caída en picado de la población rural. La desarticulación de la sociedad rural tradicional, adopta la forma de destrucción física de su soporte, es decir, la creciente sangría de su población. En definitiva, lo que se va a producir es la *primera oleada masiva de éxodo rural*.

Pero la ampliación de la oferta de empleo no agrario que durante este período se produce en los centros industriales vecinos ha implicado al sector más próximo y mejor comunicado del espacio de estudio, es decir, a los municipios de Castañeda y Puente Viesgo. Ello se refleja en el hecho de que para 1960 estos dos municipios mantenían un peso de activos agrarios similar al de los activos industriales (44 por 100 y 43 por 100, respectivamente), mientras que en Corvera y Santiurde las cuatro quintas partes de sus empleos correspondían aún al sector primario, al tiempo que Luena se presentaba como municipio exclusivamente agrario (Cuadro II). Tal desigualdad hay que verla desde dos perspectivas: por un lado, la forma que ha adoptado el éxodo agrario en cada subárea, y por otro, la antigüedad que una forma determinada de movilidad mantiene en ellas.

Desde ese punto de vista, en tanto que en Luena o en Corvera y Santiurde el abandono de la actividad agraria ha supuesto el abandono del área y en la mayoría de los casos del medio rural, es decir, el cambio profesional es, además, emigración rural, en estos municipios septentrionales (Castañeda y Puente Viesgo) el abandono de la actividad agraria adopta dos modalidades: o bien la salida definitiva del área, o bien el mantenimiento de la residencia cambiando únicamente la actividad. En este último caso, lo que se produce frecuentemente es el mantenimiento también de la explotación agraria, si bien, la fuente principal de ingresos la proporciona el empleo exterior.

Pero a esta desigual traducción del éxodo agrario durante los veinte años de este período como factor creador de diferenciaciones espaciales, es preciso añadir la antigüedad de los fenómenos. La emigración, como bien es sabido, es selectiva, actúa sobre los grupos más fecundos de la pirámide de edades. Ello tiene consecuencias sobre la natalidad, que disminuye y da lugar a un envejecimiento de la población, que aumenta la mortalidad. En este sentido, la antigüedad del hecho migratorio es un factor más de desigualdades, que explica el fortísimo descenso de la población de Luena con respecto a Corvera y Santiurde.

La industrialización acelerada de los años sesenta dará como resultado inmediato la salida masiva de trabajadores agrarios, de fuerza de trabajo agrario hacia otros sectores de actividad. Este

(18) Efecto «push-pull». Fuguit, G. V.: «Part-time Farming and the Push-Pull hypothesis». A.J.S. Vol. LXIV, n.º 4, 1959, pp. 375-379.

CUADRO II
EVOLUCION DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES

SUBAREAS	AGRICULTURA				INDUSTRIA				SERVICIOS			
	1960		1975		1960		1975		1960		1975	
	Efect.	%	Efect.	%	Efect.	%	Efect.	%	Efect.	%	Efect.	%
Castañeda y Puente Viesgo	765	44,5	332	26,3	746	43,4	632	50,0	209	12,1	300	24,7
Corvera y Santiurde de Toranzo....	2.219	79,2	962	59,4	241	8,6	319	19,7	341	12,2	339	20,9
Luena.....			411	73,0			33	5,9			119	21,1

FUENTE: Elaboración propia a partir de los *Padrones Municipales de Habitantes* de los años 1960 y 1975.

CUADRO III
EVOLUCION DE LA POBLACION ENTRE 1900 y 1981

Subáreas	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1975	1981
Castañeda y Puente Viesgo	3.084	3.130	3.425	3.737	4.070	4.065	4.478	4.185	4.135	4.113
(100 = 1900)	100	101	111	121	132	132	145	136	134	133
Corvera y Santiurde de Toranzo.	4.921	5.111	5.347	5.303	5.519	5.480	5.084	4.641	4.450	4.396
(100 = 1900)	100	104	109	108	112	111	103	94	90	89
Luena	2.764	2.827	2.802	2.319	2.486	2.274	1.995	1.649	1.495	1.332
(100 = 1900)	100	102	101	84	90	82	72	60	54	48
TOTAL.....	10.769	11.068	11.601	11.359	12.075	11.919	11.557	10.475	10.080	9.841
(100 = 1900)	100	103	108	105	112	110	107	97	94	91

FUENTE: *Censos de Población*; para 1975, *Padrón Municipal de Habitantes*.

hecho se manifiesta en que las tres subáreas se ven sometidas a una intensa emigración, que, sin embargo, y debido al factor antigüedad, afecta desigualmente al descenso de los volúmenes de población. Así, mientras Castañeda y Puente Viesgo pierden un 8 por 100 de población entre 1960 y 1975, Corvera y Santiurde disminuyen un 13 por 100 y Luena en un 25 por 100 (Cuadro III). Pero a su vez, la nueva ampliación del mercado de trabajo de las áreas industriales vecinas, unida a un fuerte desarrollo de los transportes —sobre todo del automóvil—(19), va a aproximar a nuevos espacios, con el resultado de que ahora la salida del sector agrario no implicará necesariamente el abandono del área. Ello va a reflejarse en la estructura de empleo que presentan las diferentes subáreas. De un lado, Castañeda y Puente Viesgo, donde en 1975 la mayoría de la población activa obtiene sus ingresos principalmente de actividades ajenas al sector agrario, que tan sólo emplea a un 25 por 100 del total de activos. Por otro lado, en Corvera y Santiurde, aunque no podemos decir en rigor que hayan dejado de ser dominantemente agrarias, las transformaciones de la estructura de empleo son evidentes. La reducción de la población activa agraria en más de un 50 por 100 se encuentra en la

raíz de los cambios operados. El resultado es que el 40 por 100 del total de activos declara tener una ocupación fuera del sector agrario. Sin embargo, tal transformación en el área intermedia no ha sido homogénea en todos sus núcleos de población, sino que la ampliación —y esto es lo que nos interesa subrayar— sigue las directrices marcadas por la infraestructura viaria: *la cuenca de empleo, en su organización interna y en sus límites traduce espacialmente el sistema de flujos que rige la distancia-accesibilidad*. Este parece ser el modelo espacial de expansión del mercado de trabajo creado por la industria en el área de estudio.

Por tanto, estos nuevos espacios integrados en la cuenca de empleo se corresponderán con aquellos núcleos de la subárea intermedia que estén mejor comunicados y más próximos a los centros de trabajo, mientras que en los núcleos mal comunicados, y con poblamiento en ocasiones disperso, se va a producir una reducción de población similar a la presentada por el Municipio de Luena, con el que comparten la escasa diversificación de las actividades, a la vez que las peores condiciones para el desarrollo mismo de la actividad agraria.

Pero, además, los procesos de movilidad geográfica de la población del área se ven complicados por la creciente integración económica y territorial del área y de la provincia en el conjunto del Estado. Y desde este punto de vista, como decíamos, otra característica de este período es el de la *concentración espacial del capital y, por tanto, de la fuerza de trabajo*. Ello explica que la emigración sea un fenómeno común a las tres subáreas. En efecto, la competencia de otras áreas industriales más importantes, y a la vez más alejadas y con mejores condiciones, unida a los anhelos de consumo

(19) El ritmo de aumento de los vehículos individuales se convierte en vertiginoso a partir de 1970. Así, Puente Viesgo incrementa en un 12 por 100 su número en un año (1974-1975), correspondiendo en 1975 un vehículo por cada ocho habitantes. En Castañeda se produce un incremento entre 1976 y 1979 de un 38 por 100. Corvera aumenta en diez años (1965-1975) en un 537 por 100, y en 1975 le corresponde un vehículo por cada 14 habitantes. Por último, Santiurde incrementa entre 1973 y 1978 en un 231 por 100 el número de vehículos. Fuente: *Padrones de Contribuyentes de vehículos, diversos años*.

urbano, hacen que un sector muy importante de la población del área —de actividad agraria y no agraria— opte por el abandono de la misma. En el área septentrional se tratará esencialmente de trabajadores industriales, que están mejor preparados, además —debido a la cualificación obtenida en su trabajo anterior—, para acceder a un empleo cerca de la ciudad (20). Así, por ejemplo, mientras en Corvera y Santiurde la población activa se ha incrementado debido a su incorporación al área de drenaje de fuerza de trabajo de los centros de empleo vecinos, aquélla ha descendido. El hecho de que la estructura de empleo se encuentre en ambos casos más diversificada, se debe a la fortísima pérdida de población activa agraria, que en su mayoría ha emigrado fuera del área, y que hace que se eleven los porcentajes de otros dos sectores de actividad. Y he aquí una explicación, desde otro punto de vista, de la ampliación espacial de la cuenca de empleo, ya que al afectar la emigración al conjunto del espacio rural próximo, el conjunto de recursos humanos han de ser extraídos de zonas más alejadas.

La recesión económica del mercado de trabajo, local y estatal, a que se asiste en el último período (1970-1981, y sobre todo 1975-1981), ralentiza, si no paraliza e incluso en algunos casos hace retroceder, la tendencia general que veníamos viendo. Las cifras de población tenderán a estabilizarse o a disminuir más lentamente (en función sobre todo de una estructura demográfica envejecida y no a la emigración), debido al descenso de la demanda de mano de obra en el mercado de trabajo nacional e internacional. Los reajustes que se producen en el interior de la cuenca de empleo no se pueden aún valorar con rigor, pero, por el momento, no parecen muy importantes en nuestra zona. El mantenimiento, bastante constante hasta hace poco (1982) del volumen de demanda de empleo industrial en el corredor del Besaya (Los Corrales de Buelna, sobre todo) hace que la situación se plantee más a nivel de falta de salida para las nuevas generaciones, que se ven obligadas a permanecer en la explotación, que sobre los que ya trabajaban en la industria antes de 1975. Sin embargo, aún nos falta distancia para percibir los reajustes que ya hoy se están produciendo y la situación inmediata que creará la «reconversión industrial».

(20) Diversas razones se han dado para explicar el hecho de que emigren tanto los agrarios como los no agrarios. J. M. Naredo plantea que los empleos no agrarios en el medio rural son factores que explican el desarrollo de la agricultura a tiempo parcial, pero que tales activos, al dotarse de una cualificación en su trabajo, se dotan al mismo tiempo de la posibilidad de emigrar a más largas distancias. Se trataría de la *absorción por parte de las industrias centrales de la cualificación periférica* (Naredo, J. M.: *op. cit.*, p. 112). Para otros autores, el fenómeno que se ha producido, más que una diferenciación de la fuerza de trabajo por el grado de cualificación ha sido la universalización de la misma y la susceptibilidad de ser aplicada a cualquier sector de la producción, por lo que en la explicación de su salida primarian factores de carácter social (Cardelus, J., y A. Pascual: *op. cit.*, pp. 68-86). En cualquier caso, parece como si los empleos no agrarios que en principio pueden fijar una población en el medio rural y evitar en parte el éxodo rural, a la larga y en momentos de gran expansión económica, pueden jugar el papel inverso.

En cualquier caso, parece posible concluir este apartado afirmando que la posibilidad de acceder a un empleo no agrario sin abandonar la residencia rural y, lo que parece más importante, manteniendo la explotación como fuente de ingresos complementarios, ha sido un freno para la emigración. En otras palabras, *los sistemas de movilidad a que se han visto sometidas las poblaciones rurales y agrarias habrían venido determinados por las condiciones locales de empleo*. Y estas condiciones locales de empleo, en el área que nos ocupa, han estado condicionadas por *la distancia y el fácil acceso a los centros industriales*. Esta ha sido la causa de que hoy el espacio de estudio se enfrente a la crisis en condiciones desiguales.

III. LA AGRICULTURA A TIEMPO PARCIAL COMO FACTOR JERARQUIZADOR DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO Y DE LA DESIGUAL SITUACIÓN DE LAS EXPLORACIONES AGRARIAS

Desde el punto de vista agrario, el Valle de Toranzo se verá integrado desde los primeros años del siglo XX en la economía de mercado. Se puede decir que es una de las áreas pioneras en lo que a la especialización de la producción láctea se refiere. Ello se debió a su situación geográfica, ya que se encuentra entre los centros de localización de las primeras industrias de transformación láctea y el principal área de reproducción de ganado frisón (el área pasiega). En un principio, su disposición de corredor, las distintas características que imponía la altitud, el poblamiento tradicional y, sobre todo, los diferentes costes de transporte que conlleva la recogida de la leche, dieron lugar a una considerable división espacial de la producción dentro del área. Mientras los municipios más septentrionales y los intermedios (a excepción de algunos núcleos mal comunicados) dirigían su producción hacia la venta de la leche a las fábricas relegando la venta de alguna cabeza productora de leche a momentos en que se necesitaba capital efectivo (entonces suelen venderse las mejores), Luena, municipio de montaña, alejado de las fábricas de transformación y con poblamiento disperso y mal comunicado, se orientaría, al igual que sus vecinos los pasiegos, hacia la cría de la raza más productora, la frisona. Sin embargo, a medida que la demanda de leche fue aumentando —a la vez que la oferta disminuía en los municipios más próximos debido a una disminución de la actividad agraria no compensada por la puesta en funcionamiento de explotaciones capitalistas— y que mejoraron las comunicaciones, esta situación cambió, y hoy podemos decir que no existe una diferencia espacial, a este nivel, entre los cinco municipios del área de estudio.

Como ya dijimos al principio, la rapidísima especialización en la producción láctea no se produjo solamente sustituyendo las razas autóctonas por otras de mayor potencialidad, sino también

CUADRO IV

EVOLUCION DE LAS EXPLOTACIONES SEGUN SUPERFICIE

MUNICIPIOS	Menos de 1 Ha.		1-3 Ha.		3-5 Ha.		5-10 Ha.		10 y más	
	1962	1972	1962	1972	1962	1972	1962	1972	1962	1972
Castañeda	95	76	128	159	45	51	49	48	23	11
Puente Viesgo	144	56	150	163	97	68	55	60	11	23
Corvera	142	32	163	112	144	109	112	114	33	43
Santiurde	136	47	184	146	128	104	89	93	23	20
Luena	75	26	149	94	111	97	116	111	42	36

FUENTE: *Censos Agrarios de 1962 y 1972.*

mediante una adecuación de la producción agraria a las exigencias planteadas por la nueva orientación económica. La omnipresencia de la pradera será el resultado. *El espacio agrario pasará al servicio de la producción ganadera.*

Al ampliarse la cabaña ganadera hasta el límite impuesto por la capacidad productiva de la base territorial de las explotaciones, la exigüedad de tamaño de las tierras aparecerá como el obstáculo fundamental al desarrollo de la propia cabaña.

Y es que, a pesar de que la integración del Valle de Toranzo en los circuitos comerciales ha sido total y el ganadero ha podido acceder fácilmente al mercado de granos y concentrados para mantener un rebaño superior a la potencialidad productiva de las explotaciones, tal recurso a factores externos, se traduce en una elevación de los costes de producción, máxime cuando la política de precios entre productos vegetales, sobre todo cereales, y ganaderos se ha mantenido relativamente favorable a los primeros.

Por tanto, la supervivencia de las explotaciones, su rentabilidad, dependerá del grado de transformación de las estructuras agrarias; en otras palabras, la viabilidad de las explotaciones así como la intensificación de la producción, dependerán de la posibilidad de ampliación de la base territorial sobre la que reposa la actividad. Tal aumento de la superficie de las explotaciones, después de haberse repartido los terrenos comunales, no puede venir dada si no es mediante la concentración de las mismas.

Y, en efecto, un proceso de concentración se produce en algunos sectores del área de estudio desde antiguo, y sobre todo a partir de los años cincuenta y sesenta, en los que el profundo éxodo rural y agrario libera unas superficies que pasan a engrosar las dimensiones de las que perviven.

La evolución no hace sino confirmar la situación de constante regresión de las rentas generadas por la actividad ganadera, que pone en situación de abandonar tal actividad a un determinado número de empresarios agrarios. Sin embargo, la evolución no ha sido homogénea a todo el espacio. Si prescindimos de las explotaciones de menos de una hectárea, que, en realidad, no son auténticas explotaciones, nos encontraríamos con que en el período 1962-1972 aparecen dibujadas dos áreas perfectamente diferenciadas por la evolución del número de explotaciones; una primera, la más septentrional, es decir, los municipios de Castañeda y Puente Viesgo, en la que el número permanece estacionario

o se incrementa ligeramente, y otra, formada por los tres municipios restantes, en las que las reducciones se sitúan entre el 14 por 100 en Santiurde y el 19 por 100 en Luena (Cuadro IV).

Dos áreas con una evolución totalmente contraria, que nos sitúa ante distintas perspectivas para el desarrollo de la agricultura; aspecto que se manifiesta con mayor evidencia tras una observación más detallada de la evolución seguida por las explotaciones según superficie. En efecto, en los tres municipios más meridionales, las explotaciones comprendidas entre 1 y 5 hectáreas se reducen en número de forma sistemática entre 1962 y 1972: un 28 por 100 en Corvera, un 27 por 100 en Luena y un 20 por 100 en Santiurde, aunque con mayor intensidad en la clase más baja (de 1 a 3 hectáreas). La situación es distinta en los otros dos municipios: Castañeda experimenta un sensible incremento en las dos clases consideradas, a la vez que Puente Viesgo pierde 29 explotaciones en la clase superior (3 a 5 hectáreas), pero gana 13 en la inferior (de 1 a 3 hectáreas).

La explicación de tal desigualdad es exterior a la propia explotación agraria. Es decir, por lógica, la reducción de las explotaciones en número se debería situar en las clases de menores superficies, ya que ellas son las más débiles y menos rentables. Así ocurre en los municipios más meridionales, los que poseen las menores explotaciones se muestran más dispuestos a emigrar liberando la tierra (21). Sin embargo, los municipios más septentrionales en los cuales el éxodo agrario no va siempre unido al abandono de la residencia, ofrecen la posibilidad de compatibilizar el trabajo exterior con el de la propia explotación. Del mismo modo que los que emigran, estos agricultores a tiempo parcial, poseían antes de cambiar de actividad principal, las explotaciones más pequeñas, cuya falta de rentabilidad les obligó a buscar ingresos fuera de ella. Por otro lado, la importancia del tiempo que tal agricultor invierte en su empleo exterior —suele ser un horario normal de ocho horas al que hay que añadir el tiempo de desplazamiento—, influye para que, a pesar del importante peso de las ayudas familiares (mujer, hijos y a veces padres jubilados), no pueda mantener una explotación demasiado

(21) Hay que decir que no todo el que emigra libera sus tierras, ya que existen factores ajenos que hacen que en casos interese mantenerla (barbecho social). Sin embargo, un porcentaje importante sí lo hace y, en cualquier caso, quien seguro que no lo hace es quien permanece en ella y continúa explotándola.

grande. Por tanto, y en estos núcleos (todos los de los municipios septentrionales y algunos de los intermedios) donde la agricultura a tiempo parcial (22) tiene importancia, las pequeñas explotaciones quedan inmovilizadas, ya que suplen la falta de rentabilidad con las rentas del empleo exterior (Cuadro V).

CUADRO V
PORCENTAJE DE EXPLOTACIONES DE 1 A 3 HA.
EN 1972

Municipio	% sobre el total
Castañeda	46,4
Puente Viesgo	44,4
Corvera	27,5
Santiurde	34,7
Luena	26,4

FUENTE: *Censo Agrario de 1972*.

Pero, además de esta desigual evolución de las estructuras agrarias, un nuevo hecho va a aparecer también con un carácter diferenciador y que, al igual que el anterior, incidirá negativamente sobre las explotaciones a pleno tiempo que aún resisten sobre el área más directamente articulada a los centros industriales, es decir, a los municipios septentrionales. En este caso nos referimos al envejecimiento de la población activa agraria en cada subárea.

Al margen del envejecimiento estructural que sufre el conjunto de la población debido a la emigración selectiva a que se ha visto sometida, el hecho de que los municipios septentrionales se integren en el mercado de trabajo próximo, posibilitando la diversificación de actividades, dio lugar a que su población activa agraria se viese envejecida en mayor medida (la industria ha drenado a los más jóvenes) que aquellos en que la emigración definitiva fue el único camino para cambiar de actividad.

Por último, un nuevo factor viene a unirse a los anteriores: las repoblaciones forestales con eucalipto, que desde los años cuarenta (implantación de la papelera SNIACE en Torrelavega) tienen lugar en los sectores más bajos de nuestro provincia. La fuerte demanda de esta especie y su rápido crecimiento (de diez a quince años) hacen que esta especie sea apetecible de explotar. Por otra parte, las condiciones físicas que exige este árbol (altitudes por debajo de los 300-400 metros) unido, sobre todo al principio, a los menores costes de extracción de la madera, ha delimitado su área de

(22) El fenómeno de la agricultura a tiempo parcial ha preocupado a sociólogos, economistas y geógrafos particularmente desde la década de los 60. La ambigüedad del concepto de hecho que se introduce dentro del título una gran variedad de categorías que van desde el «obrero-campesino» o «mixto» hasta el jubilado, que en parte sigue trabajando su explotación. Nosotros nos referimos tan sólo a los primeros. Ver para este punto Arceo Minguez, B.: *Actividad agraria en el Valle del Pas*, Memoria de Licenciatura. Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santander, 1982, mecanografiado. Y, en general, ver anexo bibliográfico.

expansión, sobre todo, a los municipios septentrionales, si bien más tarde se ha extendido también a los municipios intermedios (mezclado con pino insignis) (23).

Además de la ocupación de la mayoría de los terrenos comunales de la mano de consorcios con ICONA (y antes con el Patrimonio Forestal del Estado) o/y SNIACE, el eucalipto se ha introducido también por la iniciativa privada, en muchos casos emigrantes que —y debido al alto valor que adquiere la tierra en estos municipios— por razones especulativas o en previsión de posibles contratiempos, ven una forma segura y bastante rentable de mantener la explotación. Del mismo modo, ha sido introducido también por los agricultores a tiempo parcial para los que supone una fuente de ingresos que no representa trabajo. Pero en cualquiera de los dos casos, lo que supone es una sustracción de espacio agrario para esos municipios, un obstáculo más a la mejora de las estructuras agrarias en las áreas más próximas a la industria.

Con mucha menor intensidad y más tarde, el pino insignis ha sido introducido en los municipios intermedios e incluso en Luena también por emigrantes, pero en estos casos la competencia de los usos agrarios o no ha existido o ha tenido una incidencia mucho menor, debido a la menor densidad de ocupación que estos municipios presentaban (24).

Por tanto, la explotación agraria a pleno tiempo en aquellos municipios más próximos a la industria, donde la agricultura a tiempo parcial ha sido posible, se ha visto —hasta el momento— en mayores dificultades que en el resto del área, debido a una menor capacidad de ampliar las superficies de explotación a la vez que a un mayor envejecimiento de la población activa agraria. Podríamos ver, en estas peores condiciones estructurales, la posibilidad de una tendencia futura de liberación de tierras en estas áreas, ya que las explotaciones a pleno tiempo de las mismas serían más susceptibles de ser abandonadas. A ello habría que añadir la desaparición de estas explotaciones por

CUADRO VI
POBLACION AGRARIA POR GRUPOS DE EDAD.
VARONES. 1960-1975 (en %)

Edad	Castañeda y Puente Viesgo	Corvera y Santiurde	Luena
Hasta 20 años	9,0	9,5	14,3
De 20 a 39 años.....	45,1	25,4	30,2
De 40 a 59 años.....	38,0	55,6	48,4
De 60 a 65 años.....	7,9	9,5	6,6
			9,6
			8,8

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de los *Padrones Municipales de Habitantes de 1960 y 1975*.

(23) Corbera, M.: «La transformación de los espacios forestales en Cantabria. Factores y agentes. El Valle de Toranzo». En *VIII Coloquio de geógrafos españoles*. Barcelona, 26 de septiembre a 2 de octubre de 1983, pp. 433-441.

(24) En el caso de Luena, en ocasiones se ha evitado que explotaciones abandonadas se conviertan en eriales.

propia extinción natural y falta de continuidad hereditaria. Ello de hecho se produce o, mejor, se ha producido. Sin embargo, cualquier tendencia se encuentra hoy paralizada por la crisis económica general. Poco podemos decir de los efectos que ésta está produciendo hoy en el terreno agropecuario, pero sí es fácil sospechar que nada bueno se le promete al agricultor, no sólo de estos municipios septentrionales, sino de todo el área, a juzgar por algunas de las medidas políticas que se van introduciendo; medidas pretendidamente racionalizadoras (Estatuto de la leche, apertura del mercado interior a los productos lácteos de la CEE, etc.), que, en el marco de la crisis económica, caen sobre una población agraria, que difícilmente puede abandonar el sector y que en muchos casos, como el de los agricultores a tiempo parcial, deben volver a él a pleno tiempo.

CONCLUSION

El factor *distancia-acceso a los centros industriales* se dibuja claramente como el responsable de las diferencias espaciales presentadas por nuestro corredor. En un área sin implantación industrial directa, *él es quien ha jerarquizado el espacio*. La subordinación de estos espacios a las necesidades de la industria está en la base de este modelo.

Derivado del carácter de espacio de reserva de fuerza de trabajo, *el factor distancia-acceso a los centros industriales es el creador de las condiciones locales de empleo en el área*, que ofrece la posibilidad de encontrar puestos de trabajo no agrarios sin abandonar el medio rural, diferenciándose las dinámicas de movilidad de la población (emigración es inversamente proporcional a diversificación de las actividades).

Estas diferentes dinámicas de movilidad se reflejan en una desigual evolución de las estructuras agrarias (agricultura a tiempo parcial inversamente proporcional a concentración de las explotaciones) a la vez que en un desigual envejecimiento de la población activa agraria (diversidad de actividades directamente proporcional a mayor envejecimiento de la población activa agraria).

Por tanto, y unido al factor de antigüedad (incorporación a los procesos con retraso), muy relacionado con la ampliación del radio de la cuenca de empleo, según avanzó el proceso industrializador, *el factor distancia-acceso ha configurado tres espacios funcionalmente diferentes y que presentan dinámicas distintas*: un *área septentrional* (formada por los municipios de Castañeda y Puente Viesgo), cuyo espacio productivo, desde el punto de vista de las explotaciones, se orientará hacia la comercialización de la leche, hacia la venta directa a las vecinas industrias de transformación, a la vez que sus montes son repoblados de eucaliptos en función de SNIACE. Implicación también, desde el principio, en la cuenca de empleo, por ser la más próxima y mejor comunicada con los centros industriales, hecho que ha supuesto que la movilidad de su población activa, hasta los años sesenta, se produ-

jera, en muchos casos, sin abandono del área, a la vez que en el período expansivo de la década de los sesenta aportará al mercado de trabajo estatal una mano de obra ya industrial.

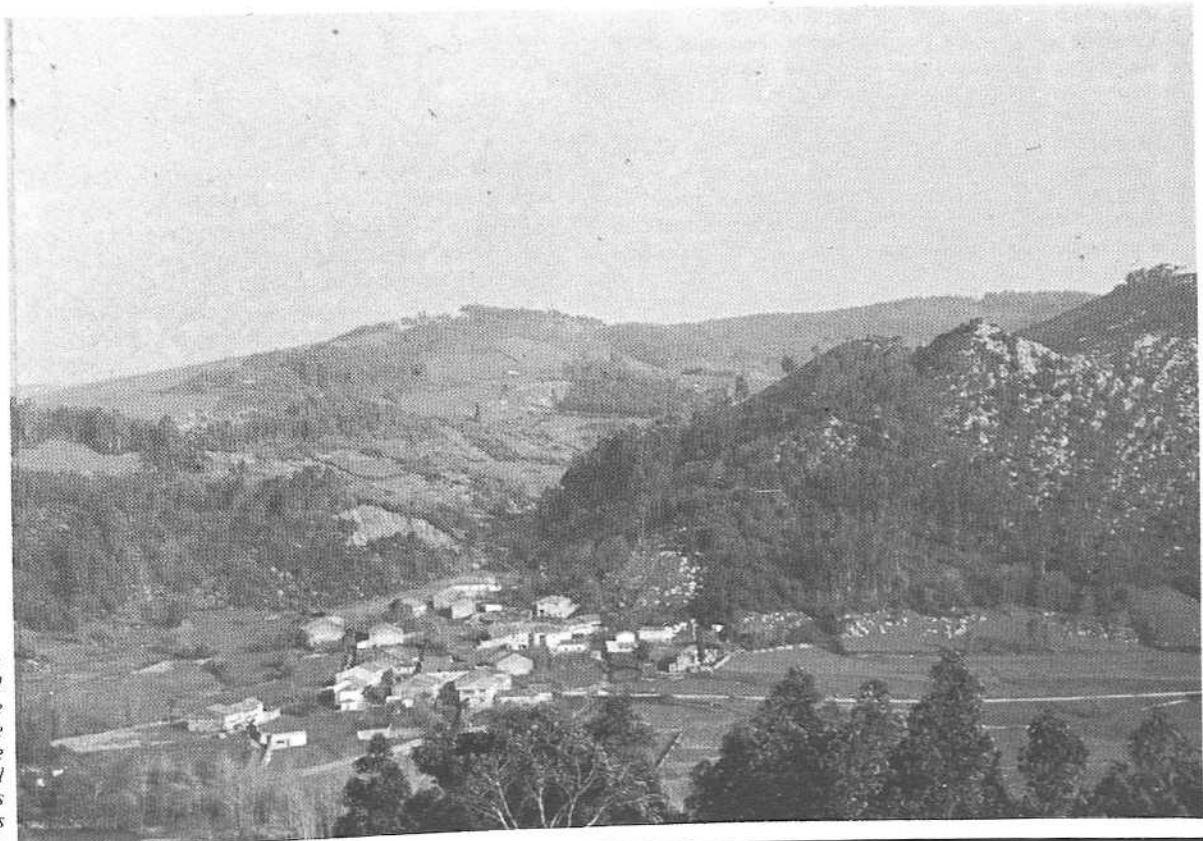
La posibilidad de conseguir un trabajo exterior al agrario sin abandonar el lugar de residencia ha hecho que en muchos casos se retenga la explotación como fuente de ingresos complementarios, traducido, desde el punto de vista de las explotaciones agrarias, en una inmovilización de las de menor superficie, a la vez que en una superior edad media de los activos agrarios (a pesar de que en estos municipios el envejecimiento estructural de la población es menor). Además, al encontrarse esta subárea en la zona de expansión del eucalipto —especie forestal bastante rentable— la repoblación de explotaciones de emigrantes y de parcelas de las explotaciones de agricultores a tiempo parcial, sustrae considerables superficies a la dedicación agraria, a la vez que inmoviliza la tierra. Por todo ello, los agricultores a pleno tiempo de dicho espacio se han encontrado con los máximos obstáculos para su desarrollo.

Un *área intermedia*, cuyo espacio productivo no se diferencia demasiado del septentrional (si excluimos algunos núcleos de considerable altitud y separados por las vías de comunicación como Quintana, Bárcena...), tiene una dinámica claramente migratoria hasta los años sesenta, en que se ve implicada parcialmente en las cuencas de empleo dada la ampliación del mercado de trabajo que en los centros industriales próximos se produce y la mejora de los medios de comunicación. A partir de entonces entra en un proceso de diversificación de las actividades, debido a que se combinan los dos tipos de movilidad (con o sin desplazamiento espacial definitivo), manteniendo, sin embargo, las diferencias propias de la desventaja, tanto en lo que se refiere al grado de envejecimiento general de la población como a la estructura de empleo. La agricultura a tiempo parcial tiene una importancia desigual y, en general, mucho menor que en el área septentrional, por lo que el grado de concentración de explotaciones ha sido mayor y menor el grado de envejecimiento de la población activa agraria.

Por último, un *área de montaña*, Luena, alejada y mal comunicada con los centros industriales, cuyos núcleos de población se encuentran a una considerable altitud, con un poblamiento tradicionalmente disperso, y cuya transformación del espacio productivo ha conjugado las necesidades industriales y sus características naturales, orientando la explotación, sobre todo en un principio, hacia la cría de vacas holandesas y sólo más tarde hacia la producción de leche propiamente dicha. Por otra parte, se presenta desde principios de siglo como un área de emigración masiva (precisamente debido a estar demasiado ajena a los centros industriales), un área que pierde continuamente población, que no diversifica las actividades, cuya estructura de edades presenta índices de envejecimiento irrecuperables; la agricultura a tiempo parcial carece de presencia en este municipio, aunque no parece ser la razón de que el número de explotaciones se haya visto reducido considerablemente, ya que no se ha



Solvay, una de las grandes empresas de Torrelavega.



Aspectos de la parcelación en el municipio de Puente Viesgo y de la importante ocupación del eucalipto sobre las parcelas particulares.

traducido en una concentración de explotaciones, sino que han quedado, en su mayoría, sin explotar. Al ser la actividad agraria prácticamente la única ocupación de sus habitantes, el envejecimiento de su población agraria corresponde con el de la población en general, que, a pesar de ser muy alto, no supera el grado de envejecimiento que en este sector agrario presentan Corvera y Santiurde y mucho menos al de Castañeda y Puente Viesgo.

En ningún momento se puede pensar que estas aparentes mejores condiciones de las estructuras agrarias en Luena, sitúan al municipio en una posición de ventaja en la crisis generalizada de la

explotación agraria familiar. El abandono de las explotaciones no ha sido aprovechado para ampliar la superficie de otras, sino que se han convertido en eriales o, en el mejor de los casos, se ha repoblado pino sobre ellas, y el envejecimiento de la población activa agraria, aunque sea menor que en los otros municipios, se debe tener en cuenta que se da sobre una población general muy envejecida y con pocas posibilidades reproductoras, por lo que no auguran más que una sucesiva extinción natural. Por tanto, ante lo que nos encontramos, en definitiva, es ante *un área que tiende hacia la despoblación*.

ANEXO BIBLIOGRAFICO

Se trata de dar al lector una serie de títulos en relación a algunos temas que en este artículo se han tocado y, en definitiva, subyacen en él, aunque no sean su objetivo específico.

I. INSTALACIONES INDUSTRIALES EN EL MEDIO RURAL

1. BERTRAND, Y., y G. JEGOUZO: *Effets d'implantations industrielles récentes*. Une enquête dans la région Loudéac (Côtes du Nord). Centre National de la Recherche Scientifique - Institut National de la Recherche Agronomique, Rennes, 1978.
2. BONTRON, J. C., y J. MENGIN: «L'industrialisation, facteur d'intégration de la petite ville rurale», Centre National de la Recherche Scientifique, París, 1969.
3. DEZERT, B.: *La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace*. Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle. París, Sedes, 1969.
4. CALENDRE ROENIGSFELD, C., y J. BASCONES CALVO: «Impacto de la instalación de una factoría de automóviles sobre el área rural circundante: el caso de la G.M. en Figueruelas», *Revista de Estudios Agro-sociales*, 1981 (1).
5. GRIBET, M. F.: «L'activité minière à la Machine (Nièvre) ou le mythe d'une reconversion» (in) *Mémoires et Documents du Service de Documentation et de Cartographie Géographiques*, vol. 14 (nueva serie), Centre National de la Recherche Scientifique, París, 1974.
6. HENNIQUAU, T.: «L'influence des implantations industrielles sur le exploitations agricoles». *Etudes Rurales*, n.º 49-50, 1973.
7. SIERRA ALVAREZ, J. M.: *Impacto minero en un área rural de la montaña: la cuenca de Villablino (León)*. Memoria de Licenciatura leída en la Universidad de Santander en abril de 1981. Mecanografiado.
8. TOURNY, P.: «L'industrialisation rurale au service du développement local en Europe occidentale». *Economie Rurale*, 1977 (2).

II. CUENCA DE EMPLEO

1. DESTAFANIS, M., L. FOUCHER y B. GOUTEMANOFF: *Le fonctionnement d'un marché du travail local. Le bassin de main-d'œuvre de Compiègne*, Presses Universitaires de France, París, 1977.
2. GAMBIER, D.: «Marché du travail et espace: un point de vue théorique». *L'espace géographique*, 1980 (1).
3. PARRA, T., T. ROJO y L. SANZ: «Una aproximación al análisis espacial: mercado de trabajo y territorio». *Ciudad y Territorio*, 1981 (!).
4. THELOT, C.: «Le fonctionnement du marché de l'emploi: l'exemple des Pays de la Loire», *Economie et statistique*, 1975, n.º 69.

III. SOBRE LA IDENTIFICACION DE RURAL Y DEDICACION AGRARIA

1. BERGER, A., y J. ROUZIER: *Ville et Campagne (la fin d'un dualisme)*. Ed. Economica, París, 1977.
2. BONTRON, J. C., y N. MATHIEU: «Transformations agricoles et transformations rurales en France depuis 1950», *Economie Rurale*, 1980 (3).
3. KAYSER, B.: «Le changement social dans les campagnes françaises», *Economie Rurale*, 1980 (1).
4. MENDRAS, H.: «La fin des paysanes et le retour à la nature», *Notes et études documentaires*, n.º 4.627-4.628, 1981.

IV. AGRICULTURA A TIEMPO PARCIAL

1. ARNALTE, E.: *La agricultura a tiempo parcial en el País Valenciano. Naturaleza y efectos del fenómeno en el regadío litoral*. Servicio de Publicaciones Agrarias, 1980.
2. BARBERIS, C.: «Les ouvriers-paysans en Europe et dans le monde». *Etudes Rurales*, n.º 49-50, 1973.
3. BLASCO VIZCAÍNO, C.: *La agricultura a tiempo parcial. El caso de la provincia de Málaga*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Serie Empresariales, n.º 9, 1980.
4. ETXEZARRETA, M.: *El caserío vasco*, Fundación «C. de Iturriaga y M. Doñobetitia». Bilbao, 1977.
5. Part-time Farming. *Geojournal*, vol. 6, n.º 4, 1982.



Plano de Escofet. 1770-88.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y ESPACIOS RURALES: APROXIMACION A SU ESTUDIO EN CANTABRIA

B. Arceo Mínguez, M. Corbera Millán,
L. de la Fuente Fernández y J. Sierra
Alvarez (*)

La utilización mesurada de fuentes de carácter general, así como de escalas diferentes de análisis, ha posibilitado rastrear las dinámicas de transformación e individualización de los espacios rurales de Cantabria, bajo la hipótesis central de que la lógica de la actividad industrial constituye el marco privilegiado de inter-

pretación. Las características y antigüedad de las cuencas locales de empleo generan procesos de cambio de las estructuras sociales, demográficas, agrarias y territoriales, con dinámicas temporal y espacialmente diferenciadas.

El estudio del cambio en las áreas rurales comienza a ser abordado —también en nuestro país— desde la perspectiva de la función que les ha sido asignada en la organización económica y territorial de conjunto. Las transformaciones productivas, sociales y espaciales que tienen lugar en las áreas rurales comienzan a ser entrevistas a la luz de la lógica interna de —y de los mecanismos de integración desencadenados por— una sociedad, como es la española actual, dominada por las exigencias de la producción industrial capitalista, y que asigna papeles diferenciados a los distintos espacios, rurales y no rurales. Papeles que, en última instancia, traducen sobre el territorio influencias más o menos directas de las actividades industriales.

El presente trabajo pretende insertarse en este

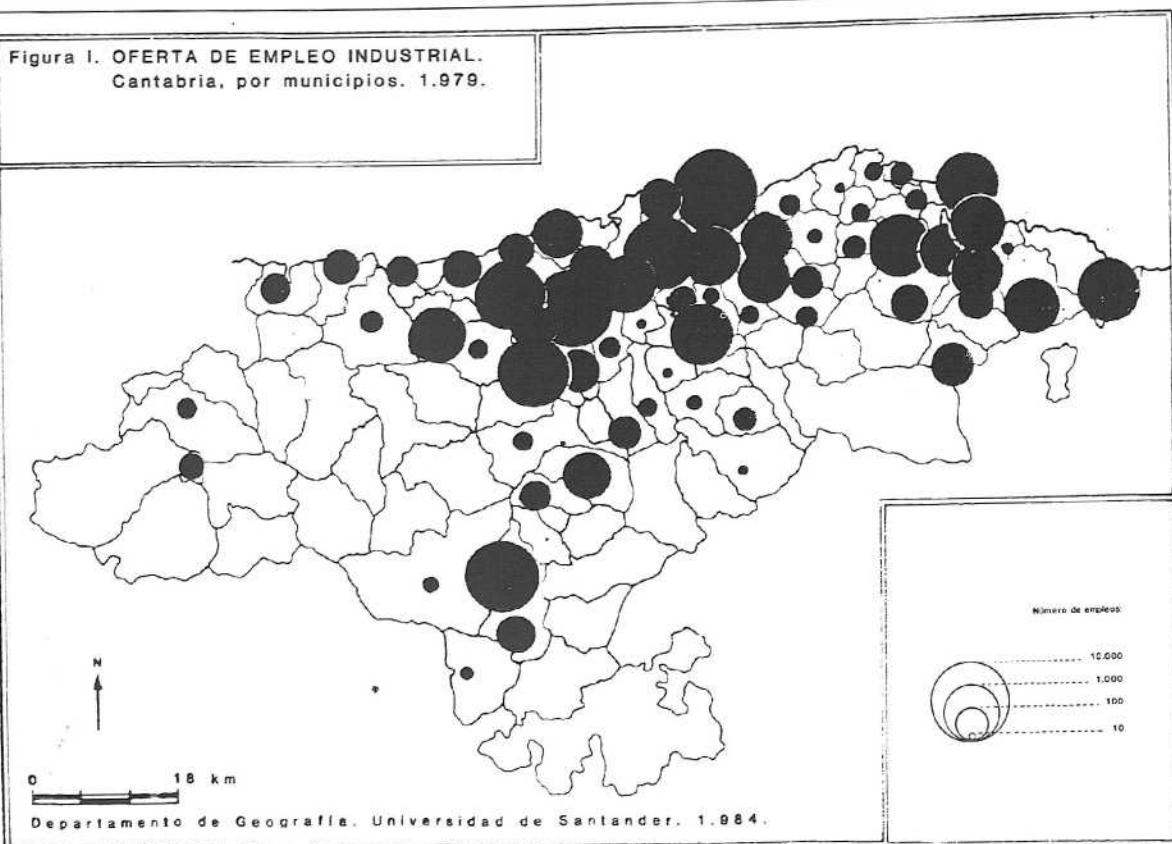
marco general de interpretación a través de un intento de aproximación —muy grosero todavía— al examen de algunos de los cambios que experimentan los espacios rurales de Cantabria. De un modo más concreto, se trata de proponer un material semielaborado que permita avanzar ciertas hipótesis de interpretación muy generales acerca de la forma en que la actividad industrial, a través —esencialmente— de sus efectos diferenciados sobre los mercados locales de trabajo, organiza lo esencial de las transformaciones poblacionales y agrarias de los espacios rurales de la provincia.

1. ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y CUENCAS DE EMPLEO

Con más de 2.500 establecimientos y más de 50.000 empleados en la industria en 1978, la provincia de Cantabria presenta, en el conjunto estatal, un nivel de industrialización medio-alto,

(*) Geógrafos, Profesores en el Departamento de Geografía de la Universidad de Santander y miembros del Equipo de Estudios Rurales de ese Departamento.

Figura I. OFERTA DE EMPLEO INDUSTRIAL.
Cantabria, por municipios. 1.979.



con una importancia apreciable en los subsectores químico y metálico de base. El tamaño medio de los establecimientos era de 20 trabajadores, superior a la media nacional (13,4) y similar al de Valladolid y Barcelona (1).

La distribución municipal de la oferta de empleo industrial (Figura I) (2) presenta marcados contrastes espaciales. En conjunto, cinco son las áreas que —aunque con una importancia y características muy diferenciadas— es posible detectar. Y de ellas cuatro se disponen como otros tantos conjuntos en la franja costera denominada La Marina, en visible contraste con el casi perfecto desierto industrial del resto de la provincia.

El arco de la bahía de Santander, centrado por los municipios de Santander, Camargo y El Astillero, totaliza más de 22.000 puestos de trabajo en la industria. Aparece flanqueado por otros cuatro municipios, que forman una especie de aureola continua y bien desarrollada. En conjunto, este área retiene casi la mitad de la oferta de empleo industrial de la provincia, presenta un temprano desarrollo y aparece hoy, dada su diversificación, como un complejo productivo integrado, internamente diferenciado y capaz de generar un denso sistema de flujos e interdependencias económicas y territoriales (3).

(1) Instituto Nacional de Estadística: *Censo Industrial de España, 1978. Establecimientos industriales*. Madrid, 1979.

(2) La oferta de empleo ha sido tomada a partir de un vaciado (en 1979) del Registro Industrial, completado, en lo que se refiere a sus carencias, con otras fuentes.

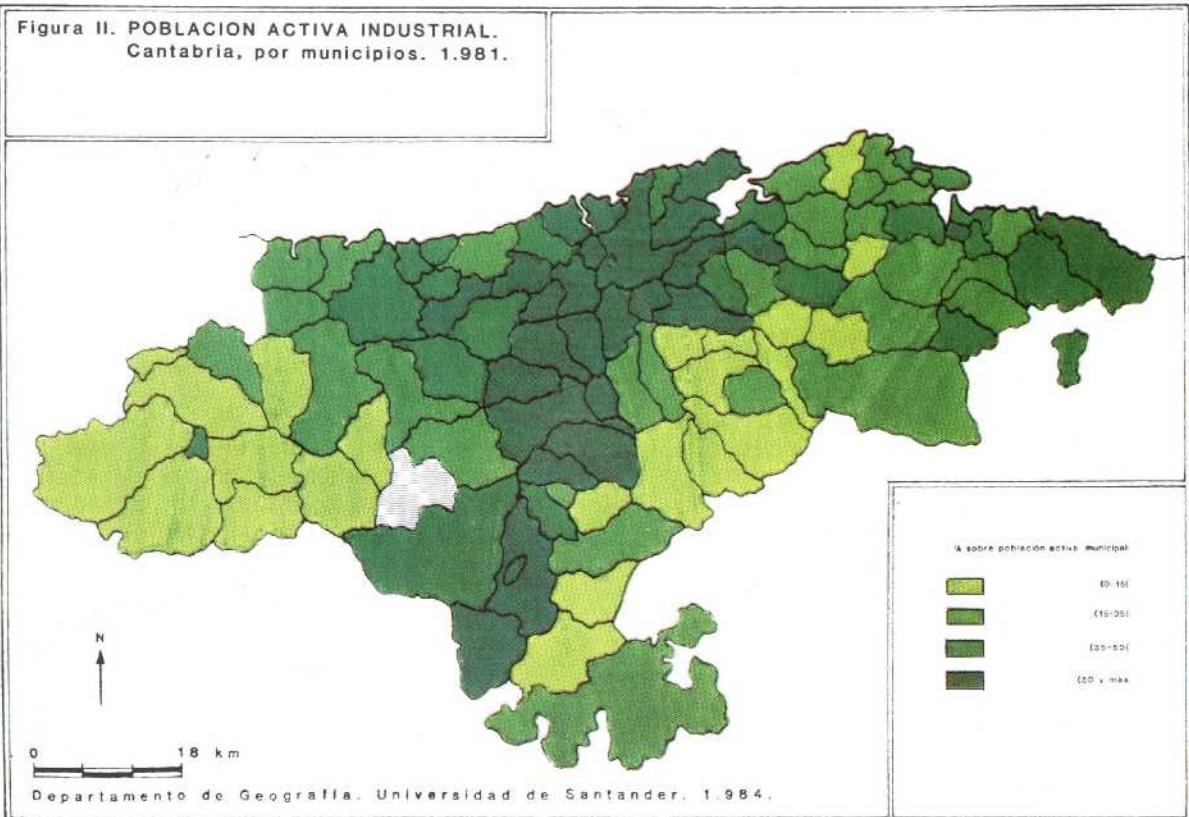
(3) Ver Gómez Portilla, P.: *La ordenación industrial del territorio. La Comarca de Santander*. Santander, Universidad de Santander, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1982, 2 vol., mecanografiada.

Algo similar ocurre, aunque a otra escala, con el área de Torrelavega. El centro del área, formado por los municipios de Torrelavega y Reocín, ofrece un empleo industrial de algo más de 9.000 puestos de trabajo, y aparece ornado por otros cuatro que, en conjunto, proporcionan algo más de 1.000 puestos de trabajo. El área en su conjunto supone, aproximadamente, la quinta parte de la oferta de empleo industrial de la provincia. Con una fuerte especialización en los subsectores químico y minero, este área se ha visto beneficiada, desde el punto de vista de su temprana industrialización, por el hecho de constituir el nudo de enlace entre el arco de la bahía de Santander y el valle del Besaya (4).

Este último, el *corredor del Besaya*, presenta una disposición perpendicular a La Marina, y debe su temprana industrialización al hecho de constituir el eje privilegiado de relación con el interior de la Península, asiento del camino real de Castilla, en un primer momento, y del ferrocarril, más tarde. Los —pequeños— centros industriales que se escalonan a lo largo de ese eje presentan una disposición discontinua, arrosoariada. En contacto con el área de Torrelavega, aparece el foco de Los Corrales de Buelna, con una oferta de empleo industrial de más de 3.000 puestos, agrupados en empresas relativamente grandes, y con una fuerte especialización en la rama del metal. Una similar magnitud —y problemática parecida— presenta, más al sur, el foco de Reinosa, con más de 3.000 empleos, mayoritariamente dedicados a la construcción naval y a la industria eléctrica.

(4) Ver *Revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Torrelavega*. Torrelavega, Excmo. Ayuntamiento de Torrelavega, 1981.

Figura II. POBLACION ACTIVA INDUSTRIAL.
Cantabria, por municipios. 1.981.



Las otras dos áreas —el estuario de Limpias y el foco de Castro-Urdiales—, situadas ambas, próximas entre sí, en el extremo oriental de la provincia, aparecen bien diferenciadas de las otras y con una problemática similar entre ellas. Su oferta de empleo industrial no es grande en ninguno de los casos (poco más de 4.000 puestos en el caso de los cinco municipios que forman el estuario de Limpias, y poco más de 2.000 en el caso de los dos municipios que constituyen el otro foco) y, a diferencia de las otras áreas, su industrialización es un fenómeno relativamente reciente. En ambos casos, ese fenómeno ha presentado rasgos similares: sobre una base industrial tradicional y de pequeñas dimensiones (conservas, etc.), ha venido a superponerse en las dos últimas décadas el efecto de la instalación de establecimientos modernos y con una comparativamente considerable capacidad de empleo. Ello, por lo demás, ha inducido la aparición de un cierto número de pequeñas empresas de actividades muy diversas, particularmente de servicios. Se trata, por tanto, de pequeñas áreas industriales caracterizadas por una fuerte diversificación interna y dotadas de un cierto dinamismo, que se ha traducido, en el caso del estuario de Limpias, en la formación de un pequeño y reciente corredor industrial a lo largo del valle del Asón, encabezado por el municipio de Ramales de la Victoria.

Este conjunto de áreas y focos industriales —y ello es lo que nos interesa desde el punto de vista de su incidencia en la dinámica de los espacios rurales de la provincia— se articula territorialmente en cuencas de empleo de características diversas. La observación de las tasas de población activa industrial, y su comparación con la oferta de em-

pleo industrial (Figura II), así parece sugerirlo (5).

El volumen de la oferta de empleo industrial de cada área o centro, el grado de diversificación de sus actividades y, sobre todo, la antigüedad del proceso de industrialización, se traducen en la formación de mercados locales de trabajo —y áreas de drenaje de trabajadores— de dimensiones y dinámicas muy diversas. De un modo muy general, todavía parece posible diferenciar *dos modelos bien caracterizados de articulación territorial del empleo industrial*, o tal vez dos variantes de un mismo modelo. De un lado, nos encontramos con las áreas y centros de elevada oferta de empleo y temprana industrialización (arco de la bahía de Santander, área de Torrelavega y corredor del Besaya), que han ido constituyendo y fijando a lo largo del tiempo cuencas de empleo bien delimitadas e internamente diferenciadas. En cada una de ellas la consideración simultánea de los volúmenes de oferta de empleo y de las tasas de población activa industrial parece permitir la identificación de un sector central, que acapara la parte principal de la oferta de empleo de la cuenca y presenta, al mismo tiempo, tasas de población activa industrial elevadas, superiores en todos los casos al 40 por 100 de la población activa municipal: es lo que llamaremos el *área de drenaje intensivo de trabajadores*. Alrededor de esos sectores centrales, rodeándolos, aparecen constituidas aureolas periféricas caracterizadas por una oferta de empleo industrial compa-

(5) Las informaciones para la elaboración de las tasas han sido tomadas de las listas mecanizadas del *Censo de Población de 1981*.

rativamente menor, que se ve acompañada, sin embargo —y ello es lo significativo—, por tasas de población activa industrial elevadas, similares, e incluso superiores, a las que presentan los sectores centrales, más urbanizados y, por ello, con un mayor peso relativo del empleo terciario. Esas aureolas periféricas, a las que denominaremos *áreas de drenaje extensivo* de trabajadores, constituyen espacios de reproducción y residencia de trabajadores industriales que deben desplazarse diariamente a los sectores centrales.

La otra variante es la que representan aquellos centros de menor oferta de empleo industrial y desarrollo reciente, organizados en torno a tan sólo uno o dos establecimientos. En estos casos —que son los de las áreas orientales— la menor oferta de empleo, unida a la menor antigüedad de las implantaciones (y probablemente también a una diferente política empresarial de reclutamiento de trabajadores) impiden la aparición de cuencas desarrolladas territorialmente. Por lo demás, su estructura interna tampoco parece presentar la complejidad de las otras: en la mayor parte de los casos el perímetro de la cuenca se reduce al propio municipio, que presenta entonces una casi total concordancia entre el volumen de oferta de empleo y la tasa de población activa industrial.

En resumen, la actividad industrial, a través de su desigual y diversa incidencia sobre los mercados locales de trabajo, organiza formas específicas de flujos de trabajadores, que contribuyen a rearticular los espacios rurales sobre una base nueva, dependiente en gran medida de la estructura y dinámica de la actividad industrial. Nuestra hipótesis central es que el principal elemento mediador entre empleo industrial y transformaciones poblacionales y agrarias en los espacios rurales de la provincia —al menos en aquellos que forman parte de las cuencas de empleo industrial— lo constituye *el desigual desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial* entre unas cuencas y otras. El, en efecto, parece ser el principal responsable de las características que adoptan los mercados locales de trabajo, así como los flujos (profesionales y/o geográficos) de los trabajadores.

2. ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y TRABAJO AGRARIO A TIEMPO PARCIAL

La industria cántabra, en efecto, constituye un fenómeno en buena parte rural. Y ello no sólo porque una parte no despreciable del empleo industrial aparezca localizado en municipios de dominante rural, sino también porque —aun en aquellos casos en los que aparece localizado en municipios de dominante urbana— el trabajo industrial reposa en una gran medida sobre trabajadores residentes en municipios rurales.

Ese carácter rural de la industria cántabra es lo que ha posibilitado el fuerte y temprano desarrollo de la «agricultura a tiempo parcial»: ha constituido la «condición suficiente» para la aparición de ese

tipo de mano de obra (6). Por lo demás, la debilidad de las rentas agrarias y la crisis de la organización tradicional del trabajo agrario han constituido la «condición necesaria» para su desarrollo (7).

En conjunto, y a escala de la provincia, los obrero-campesinos representan la tercera parte del volumen total del empleo industrial, y casi la mitad si excluimos el municipio de Santander. Se trata, además, de ratios a la baja, en cuyo cálculo sólo han podido ser contabilizados como obrero-campesinos los jefes de explotación, y no las ayudas familiares (8). Sin embargo, su importancia cualitativa y su forma particular de articulación en los mercados locales de trabajo aparecen muy diferenciadas territorialmente, *en función de las características particulares de cada cuenca de empleo* (9). Así, la observación de la distribución municipal del volumen total de obrero-campesinos jefes de explotación (Figura III) permite reconocer las dos variantes de cuencas de empleo que más arriba señalábamos (10). En el caso de cuencas de temprana industrialización y elevada y diversificada oferta de empleo, la actividad industrial ha podido generar un proceso de urbanización más o menos desarrollado, pero significativo en todos los casos. Y ello no ha dejado de influir sobre el mayor o menor desarrollo que en el interior de cada cuenca ha adquirido el fenómeno de trabajo agrario a tiempo parcial, de tal modo que el área de drenaje extensivo de trabajadores de cada cuenca presenta mayores volúmenes de obrero-campesinos que los municipios correspondientes al área de drenaje intensivo: es el caso de los municipios de Piélagos o Camargo en relación al de Santander, o el de Reocín en relación a Torrelavega, o los de Enmedio, Valdeolea y la Hermandad de Campoo de Suso en relación a Reinosa. Y si no ocurre lo mismo en el caso de Los Corrales de Buelna ello es debido, sin duda, a la gran extensión superficial del propio municipio.

No ocurre lo mismo en el caso de las cuencas

(6) El término «agricultura a tiempo parcial», de gran difusión en la literatura científica, presenta unos contornos escasamente definidos, tanto en su vertiente conceptual como en su vertiente estadística. Al respecto, ver «L'agriculture à temps partiel», *La Documentation Française*, n.º 3.748, 1971. No siendo éste el lugar más adecuado para discutir la validez de las diferentes acepciones propuestas, nos limitaremos a acotar el significado que en las páginas que siguen daremos al término «trabajo agrario a tiempo parcial». Entenderemos por agricultor a tiempo parcial únicamente al trabajador mixto, y más específicamente al obrero-campesino, que constituye la modalidad más generalizada en la provincia.

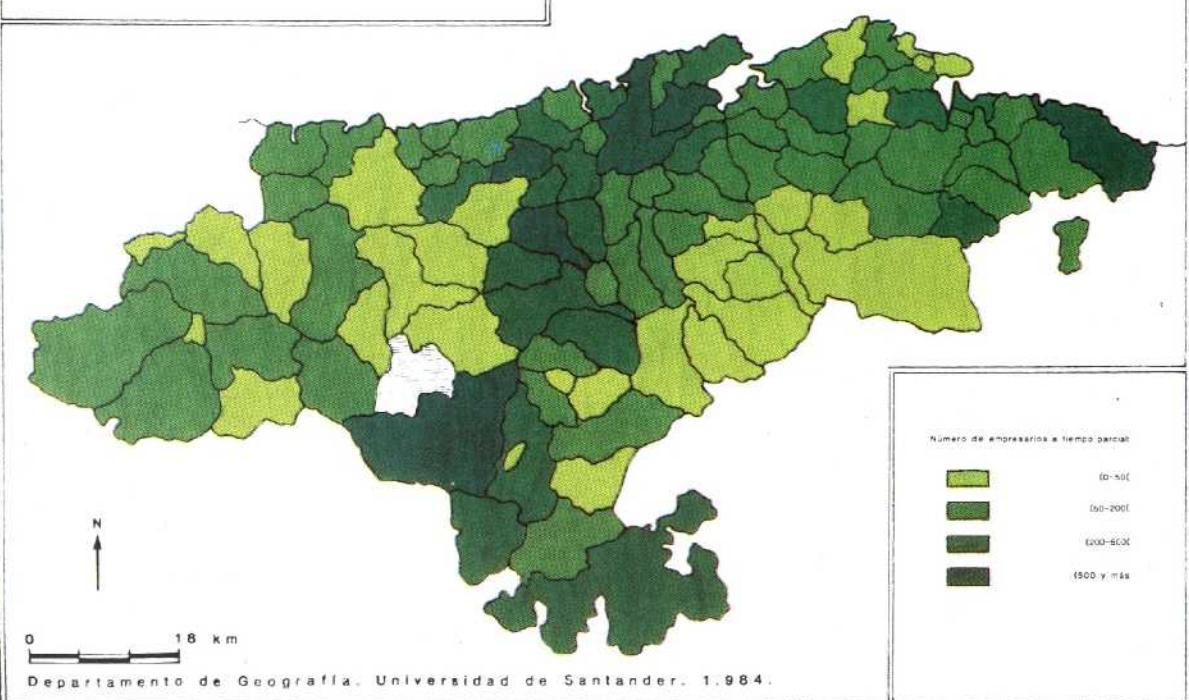
(7) Ver Naredo, J. M.: *La evolución de la agricultura en España (Desarrollo capitalista y crisis de las formas de producción tradicionales)*, Barcelona, Laia, 1971.

(8) El *Censo Agrario de 1972* limita la información sobre trabajo agrario a tiempo parcial al caso de los empresarios o jefes de explotación.

(9) E. Arnalte propone, en el estudio del trabajo agrario a tiempo parcial, la diferenciación entre áreas no industrializadas, áreas de industrialización antigua y tradición alternante y áreas de industrialización reciente y rápida. Ver Arnalte Alegre, E.: *Agricultura a tiempo parcial en el País Valenciano. Naturaleza y Agricultura*, 1980.

(10) Las informaciones han sido tomadas del *Censo Agrario de 1972*.

Figura III. EMPRESARIOS AGRARIOS A TIEMPO PARCIAL. Cantabria, por municipios. 1.972.



orientales, menos desarrolladas territorialmente, con volúmenes de oferta de empleo inferiores y de desarrollo reciente. En estos casos el volumen de obrero-campesinos es mayor en los centros de trabajo industrial que en los municipios limítrofes, aun cuando esos centros constituyen en algunos casos (Laredo y Santoña) núcleos urbanos de tamaño no despreciable, superior en ambos casos a los 10.000 habitantes.

Dicho de otro modo: en las cuencas de industrialización antigua y desarrollo significativo de núcleos urbanos, el centro de la cuenca —con una mayor oferta de empleos industriales y una comparativamente menor importancia de las tasas de población activa industrial y de desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial— se opone a una periferia en la que las tasas de población activa industrial y la importancia del trabajo agrario a tiempo parcial son comparativamente mayores. Ello implica necesariamente una gran densidad de flujos de trabajadores entre ambas aureolas, una muy intensa interdependencia entre ellas y, en definitiva, *una desarrollada división espacial del trabajo*. Algo que, en su conjunto, no presenta la misma nitidez en el caso de los focos de industrialización reciente, cuyas cuencas se limitan prácticamente a su centro (11).

(11) Un caso particular, que escapa a la línea esencial de la argumentación de estas páginas es el de los municipios del Sur-Oeste de la provincia, que presentan —siempre según el Censo Agrario— un desarrollo significativo del trabajo agrario a tiempo parcial. La actividad exterior de estos trabajadores mixtos no es, en general, la industrial, sino más bien los servicios, las actividades forestales, etc. Desde el punto de vista

En cualquier caso, e independientemente de la diferente estructura territorial del trabajo agrario a tiempo parcial en unas y otras cuencas, lo que sí parece cierto es que el mayor o menor desarrollo de aquél ha tenido significativas consecuencias en los procesos poblacionales y estructurales que han afectado a los espacios de dominante rural de la provincia. Unos procesos que, iniciados con anterioridad, experimentarán una fuerte aceleración a partir de comienzos de los años 60.

3. TRABAJO AGRARIO A TIEMPO PARCIAL Y MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN

Hasta entonces, es decir, con anterioridad al proceso de vaciamiento generalizado que ha afectado a los municipios de dominante rural de la provincia, la movilidad de la población presentaba un carácter predominantemente intraprovincial, que se traducía en un desplazamiento poblacional de las áreas de montaña de la provincia hacia los municipios de La Marina y, en menor medida, del corredor del Besaya (Figura IV) (12). Tal desplazamiento —que suponía al tiempo una mutación profesional en sus protagonistas— se realizaba en beneficio, sobre todo, de aquellos municipios que

de las consecuencias de ello sobre la evolución de las estructuras agrarias, el fenómeno no parece sustancialmente diferente, sin embargo, del que aparece en áreas de trabajo agrario a tiempo parcial con actividad exterior en la industria.

(12) Las informaciones han sido tomadas de los *Censos de Población* de 1960 y 1970.

Figura IV. CRECIMIENTO DE LA POBLACION.
Cantabria, por municipios.
1.950-1.960.

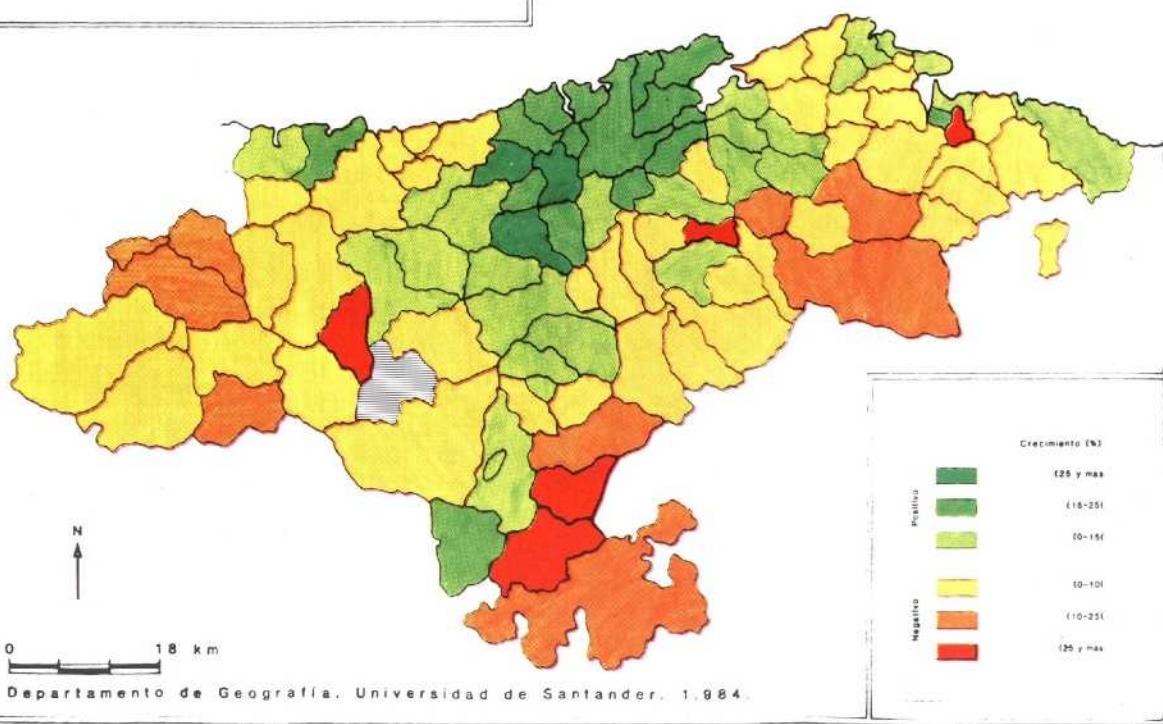
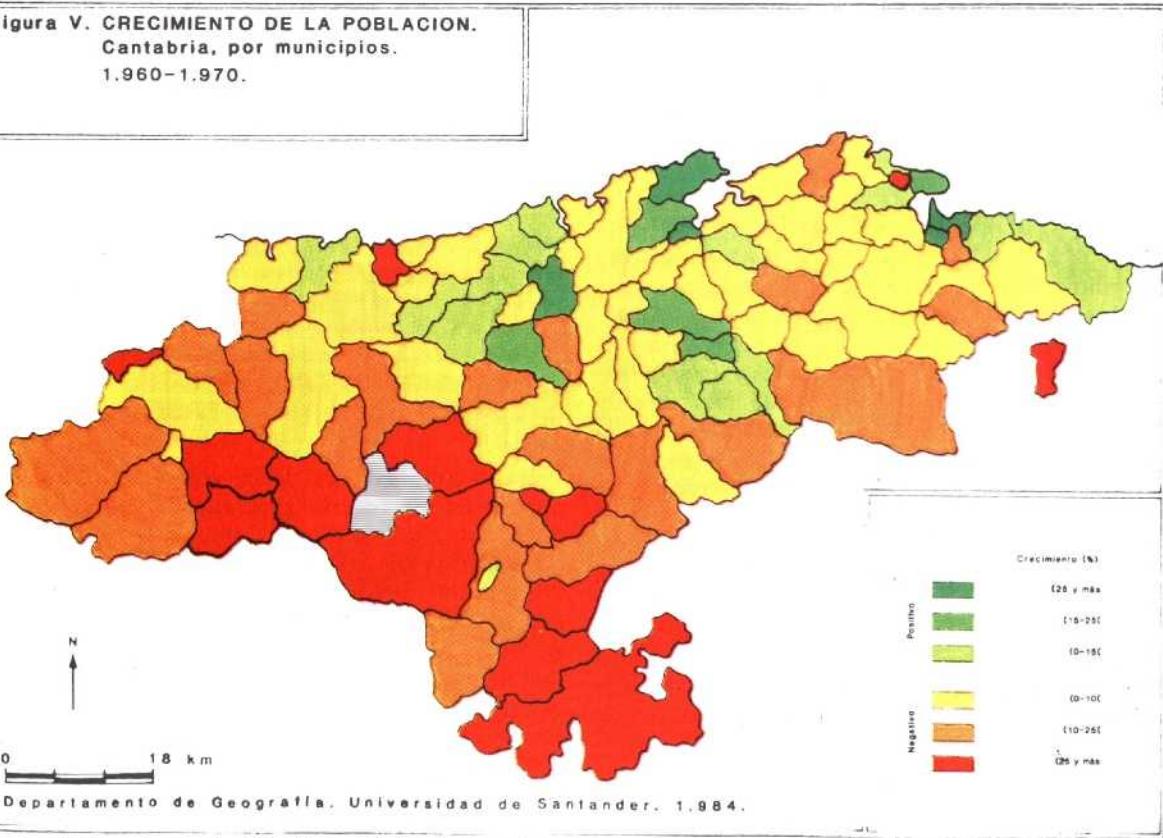


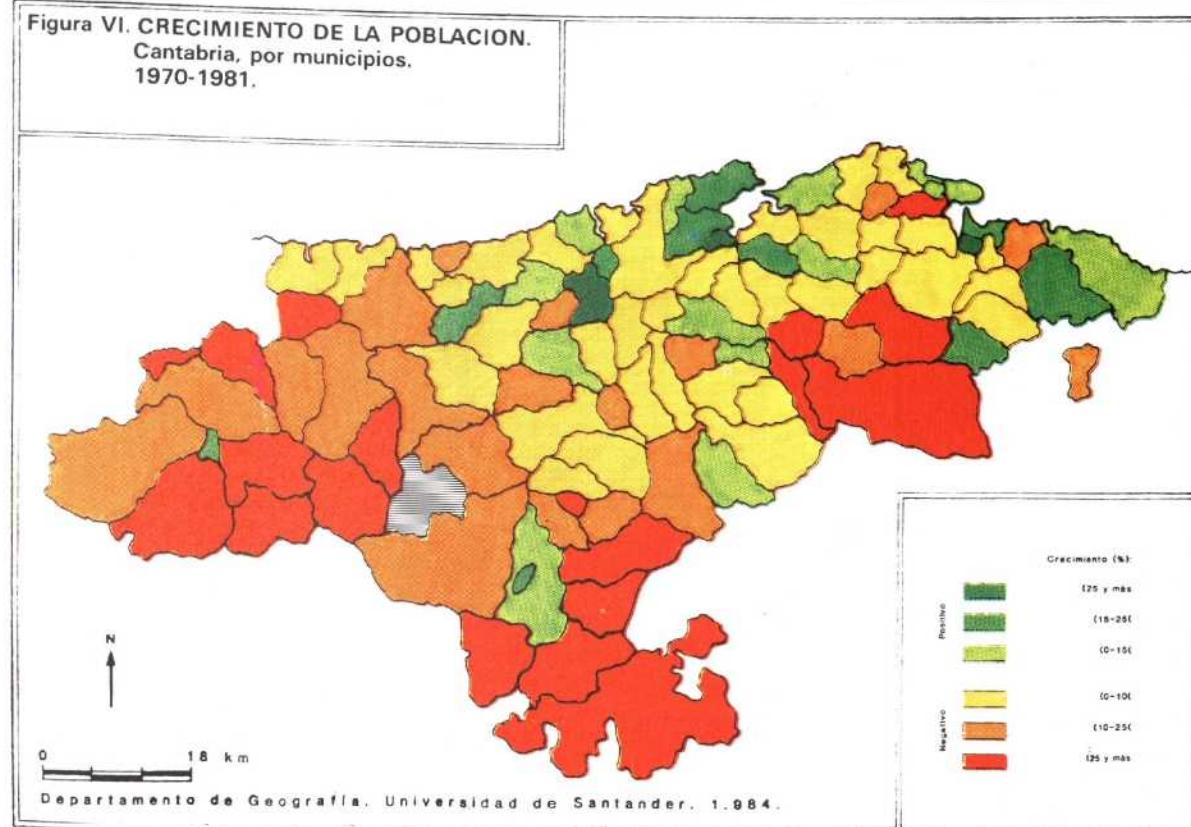
Figura V. CRECIMIENTO DE LA POBLACION.
Cantabria, por municipios.
1.960-1.970.



presentaban una significativa oferta de empleos industriales: los centros de las cuencas de empleo experimentan así crecimientos poblacionales fuertes. Pero, lo que resulta significativo en ese periodo —al menos para lo que aquí nos interesa— es que los municipios limítrofes a esos centros, es decir, lo

que hemos denominado área de drenaje extensivo de trabajadores, experimentan también crecimientos importantes, superiores en muchos casos a los que presentan los centros. Ello parece obedecer a —por lo menos— dos razones. Una, que hace referencia al papel de fijación de la población que

Figura VI. CRECIMIENTO DE LA POBLACION.
Cantabria, por municipios.
1970-1981.



desempeña el trabajo agrario a tiempo parcial, que explica el que estos municipios no pierdan población, es decir, no se vean sometidos a los mismos procesos de vaciamiento que en otras áreas rurales de la provincia desencadena la crisis de la explotación agraria tradicional. Una retención que afecta tanto a los obrero-campesinos preexistentes (en las cuencas de industrialización antigua y tradición alternante), como a los activos agrarios de esos municipios, cuyo trasvase profesional hacia la industria no se produce necesariamente acompañado de un cambio de residencia. Pero es que a esa retención —y a los efectos vegetativos que conlleva— se añade el hecho de que la mayor parte de esos municipios constituyen ellos mismos áreas receptoras de población inmigrante, en tanto que presentan volúmenes pequeños, pero significativos, de empleo industrial.

Estas pautas de movilidad geográfica de la población se ven sustancialmente modificadas a partir de 1960 (Figura V) (13). El modelo de flujos de trabajadores adquiere considerable complejidad en función de la inserción de Cantabria en estructuras económicas y territoriales de rango estatal. La formación de un mercado de trabajo industrial insaciable a escala del conjunto del Estado, y la competencia por la fuerza de trabajo industrial (sobre todo cualificada) que así se establece entre los centros industriales provinciales y estatales, rompen el marco predominantemente intraprovincial que presidía los flujos de población en el

periodo anterior. Las áreas rurales de la provincia que ya en el período anterior funcionaban como emisoras ven agudizarse la sangría emigratoria, lo cual, unido al envejecimiento que ya presentaban, se traduce en pérdidas netas considerablemente intensas, en los límites de la supervivencia en no pocos casos. Al tiempo, las áreas anteriormente receptoras se contraen: prácticamente son sólo los centros de las cuencas los que experimentan crecimientos fuertes a lo largo del período 1960-1970 —crecimientos tanto más significativos cuanto que, en realidad, parecen ser el resultado del doble proceso de captación (de activos agrarios) y de expulsión (de activos industriales cualificados) que resulta de la función de *relais* y redistribución que desempeñan en el conjunto estatal— (14). Por su parte, los municipios periféricos de las cuencas de empleo aparecen marcados por una dinámica muy compleja a lo largo de este período —una dinámica no directamente perceptible a partir de saldos netos—. Es cierto que, a diferencia de lo que ocurría en el período anterior, a lo largo de los años 60, prácticamente todos esos municipios experimentan pérdidas —y pérdidas fuertes— de población. Pero no es menos cierto que esas pérdidas son inferiores a las del resto de los municipios rurales de la provincia. Pérdidas inferiores que sólo pueden ser explicadas por la existencia de unas estructuras de edades comparativamente favorables, y por el papel retardatario que, sin duda, continúa desempeñando el fuerte desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial, que experimenta un fuerte crecimiento a lo

(13) Las informaciones han sido tomadas de los *Censos de Población* de 1960 y 1970.

(14) Naredo, J. M.: *op. cit.*

largo del período. El que ambos fenómenos no basten para contrarrestar las tendencias emigratorias nos indica la intensidad de éstas, así como la enorme complejidad que la movilidad geográfica y/o profesional presenta en estas áreas. Por lo demás, todo parece indicar que las pérdidas de población que tienen lugar en esas periferias no se traducen en una contracción territorial de las cuencas de empleo industrial: la ampliación de la oferta de empleo en los centros, unida al efecto de tirón que sobre los trabajadores (cualificados) de los centros ejerce el mercado nacional de trabajo, parecen traducirse en un mantenimiento —e incluso expansión— de las cuencas y, correlativamente, en un fuerte desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial.

La década de los años 70, por su parte (Figura VI) (15), parece presentar una casi total *congelación* de las tendencias dominantes en el período anterior: la apertura de la crisis en su segunda mitad, y la clausura del horizonte de empleo tanto a escala provincial como estatal no podían funcionar de otro modo. Es posible, sin embargo, que, al tiempo que se produce tal congelación, se esté produciendo una *reorganización de los mercados locales de trabajo* y de los flujos a ellos asociados, así como una rearticulación de la estructura territorial de las cuencas. Estas parecen estrecharse en función de una probable reducción del trabajador mixto tradicional, que constituye el segmento de trabajadores industriales más —y más rápidamente—, afectado por el desempleo industrial en condiciones de crisis y reorganización productiva. Al tiempo, es probable que *nuevas formas de trabajo agrario a tiempo parcial* estén apareciendo; sin embargo, estas nuevas formas no parecen hallarse integradas ya en una división espacial del trabajo a escala de cada cuenca, sino que remiten más bien a fenómenos de economía informal conectados con problemas de subsistencia y, en definitiva, de (nueva) pobreza rural.

En general, e independientemente del período considerado —aunque con diferentes formas en cada uno de ellos—, lo que parece evidente es que el fenómeno del trabajo agrario a tiempo parcial caracteriza a todo un conjunto de municipios de dominante rural de la provincia. Y ello en tanto que ese fenómeno se constituye en elemento motor de la dinámica de los mercados locales de trabajo industrial, y de los flujos poblacionales a ella asociados. Pero es también, y simultáneamente, un poderoso elemento explicativo en la evolución de las estructuras agrarias de esos municipios.

4. TRABAJO AGRARIO A TIEMPO PARCIAL Y EVOLUCIÓN DE LAS ESTRUCTURAS AGRARIAS

Porque, en efecto, el trabajo agrario en los municipios rurales industrializados no se ve afecta-

do únicamente por los procesos de competencia de usos del suelo conectados con la actividad industrial. El espacio productivo agrario de estos municipios se ve *reducido y reorganizado al tiempo*. Reducido por el consumo de suelo agrario por parte de las actividades industriales y/o urbanas (16). Y reorganizado en sus estructuras por el —desigual— desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial. Y ello es tanto más característico cuanto que esa reorganización se opone en sus resultados a las tendencias generales de evolución de las estructuras agrarias en el resto de los municipios rurales de la provincia.

En efecto, los municipios rurales periféricos de las cuencas de empleo industrial, es decir, aquéllos en los que el trabajo agrario a tiempo parcial presenta una mayor importancia (absoluta, al menos), se individualizan perfectamente del resto por el *mayor peso relativo de las explotaciones de pequeñas dimensiones*. La correlación en este sentido es muy notable para 1972 (Figura VII) (17), y permite diferenciar los municipios próximos a los centros de las cuencas —con un fuerte desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial y un peso muy importante de las explotaciones pequeñas—, de aquellos otros, de dominante profesional agraria, no integrados en las cuencas y con muy escaso o nulo desarrollo del trabajo agrario a tiempo parcial, en los que el peso de los estratos inferiores del tamaño de las explotaciones es considerablemente inferior. Estos últimos —y ello es particularmente perceptible en la mitad oriental de la provincia— han podido presenciar un notable proceso de ampliación de los tamaños medios de las explotaciones en condiciones de inexistencia de competencias por el uso del suelo, y de ausencia de presiones demográficas significativas (en función del vaciamiento al que se habían visto sometidos) (18).

Esta particular estructura —que opone, por los extremos, áreas con predominio de obrero-campeones y pequeña explotación, y áreas con escasa importancia del trabajo agrario a tiempo parcial y tamaños de explotaciones mayores—, es el resultado de procesos de evolución sustancialmente diferentes, e incluso contrastados. Así lo pone de manifiesto la consideración de la evolución, entre 1962 y 1972, del número total de explotaciones, por un lado, y del número de las de 1 a 3 Ha., por otro

(16) En el término municipal de Torrelavega la localización de los establecimientos industriales han llevado la ruina a las mieles de Barreda y Ganzo. Ver *Revisión y adaptación...*, op. cit. Por su parte, la corporación municipal de Reinosa ha propuesto recientemente la clasificación de suelo urbano para la totalidad del término municipal. Ver *Alerta*, 1984.

(17) Las informaciones proceden del *Censo Agrario de 1972*.

(18) Los municipios del Sur-Oeste (Liébana), con un elevado grado de compartimentación de las explotaciones y alejados de los centros de oferta de empleo industrial, constituyen un caso atípico, cuya peculiaridad se deriva de la importancia y características particulares del trabajo agrario en esos municipios (ver nota 11) y de la reciente reorganización económica de su explotación agraria. Al respecto, ver Ortega Valcárcel, J.: «Los (Cantabria)», VIII Coloquio de Geógrafos Españoles, Barcelona, Asociación de Geógrafos Españoles, 1983, pp. 365-372.

(15) Las informaciones han sido tomadas de los *Censos de Población de 1970 y 1981*.

Figura VII. EMPRESARIOS AGRARIOS A TIEMPO PARCIAL Y EXPLOTACIONES DE 1 A 3 Has.
Cantabria, por municipios. 1.972.

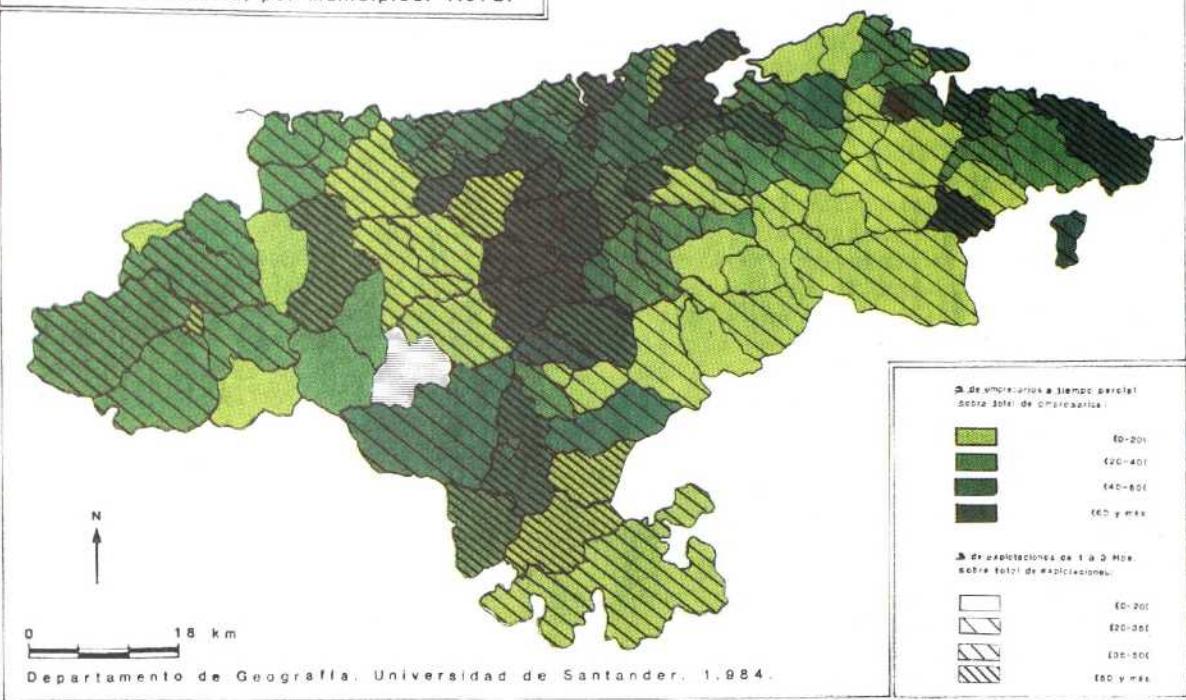
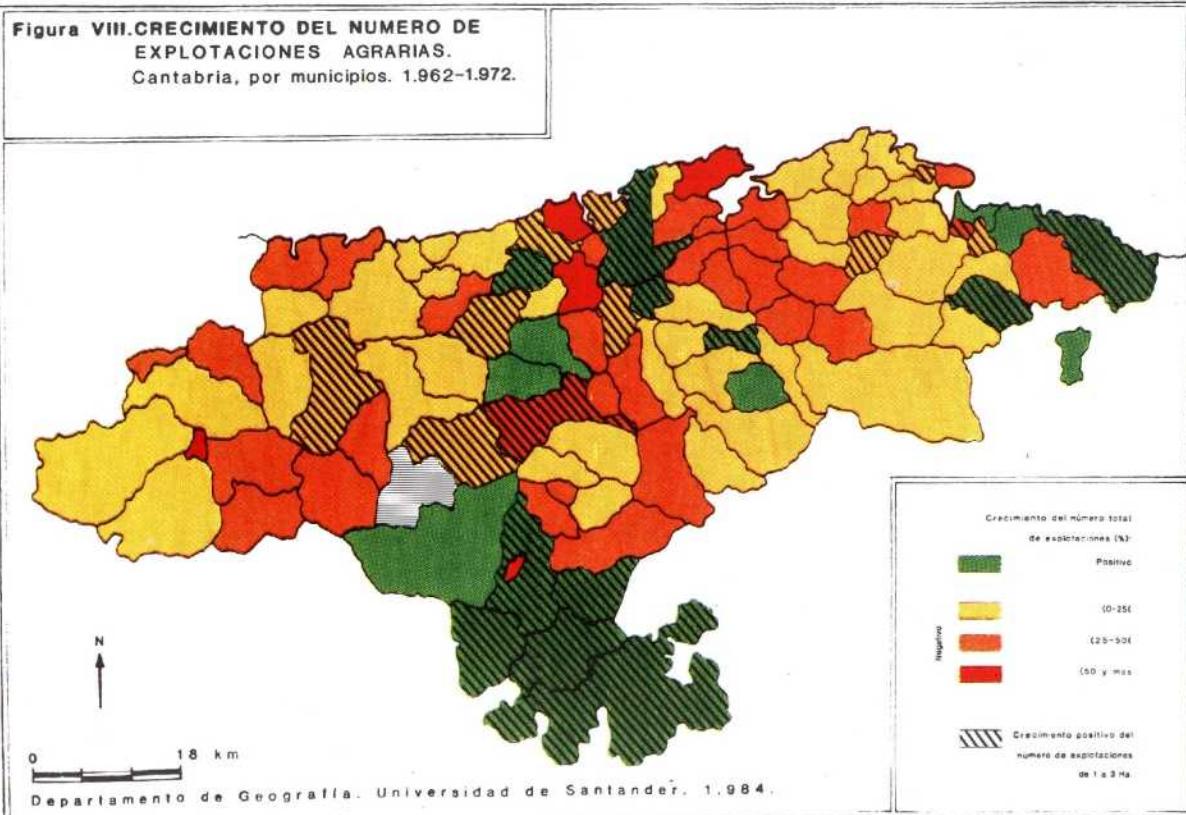


Figura VIII. CRECIMIENTO DEL NUMERO DE EXPLOTACIONES AGRARIAS.
Cantabria, por municipios. 1.962-1.972.



(Figura VIII) (19). La tendencia general del período a este respecto es la disminución del número total

al término de la redacción de estas páginas, en vías de publicación. En todo caso, el nuevo modelo adoptado para la clasificación de explotaciones según tamaños impediría una adecuada comparación con los datos aquí seleccionados, en cuanto que no se han desglosado las explotaciones comprendidas entre 0,1 y 5 Ha.

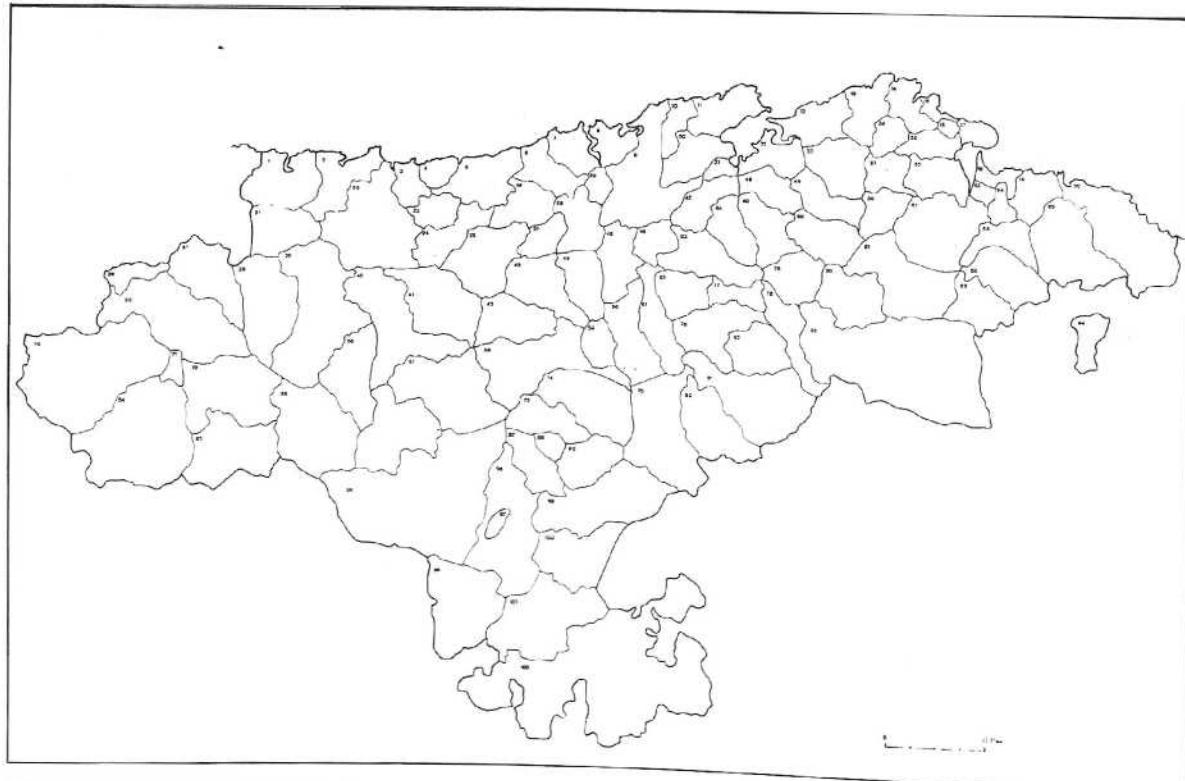
(19) Las informaciones proceden de los *Censos Agrarios* de 1962 y de 1972. Los datos del Censo Agrario de 1982 se hallan,

de explotaciones, que se realiza a costa de los estratos más bajos, y que se traduce en un proceso de concentración de tierras que tiende a elevar el tamaño medio de las explotaciones. Y, sin embargo, en este contexto general, los municipios rurales industrializados se individualizan con una nitidez significativa (20). De un lado, y con una disposición concéntrica a partir de los centros de las cuencas, la disminución del número total de explotaciones es considerablemente inferior a la que tiene lugar en el resto de los municipios rurales, e incluso se producen aumentos. De otro lado, y ello es más significativo si cabe, esa menor disminución se ve acompañada de una notable redistribución en beneficio de las explotaciones menores, las de 1 a 3 Ha., tamaño modal de las explotaciones a tiempo parcial. Si ello no tiene lugar en los centros mismos de las cuencas, que experimentan descensos en el número total de explotaciones (aun cuando presentan los mayores porcentajes de obrero-campesinos), es debido a la incidencia de la competencia no agraria por el uso del suelo, que reduce considerablemente el espacio productivo agrario. Pero aún en esos casos, tiene lugar la redistribución en favor de los estratos más bajos, inferiores incluso a 1 Ha.: nos hallamos en esos casos ante un tipo particular de explotaciones agrarias a tiempo parcial, las que definen a la actividad agraria periurbana y suburbana.

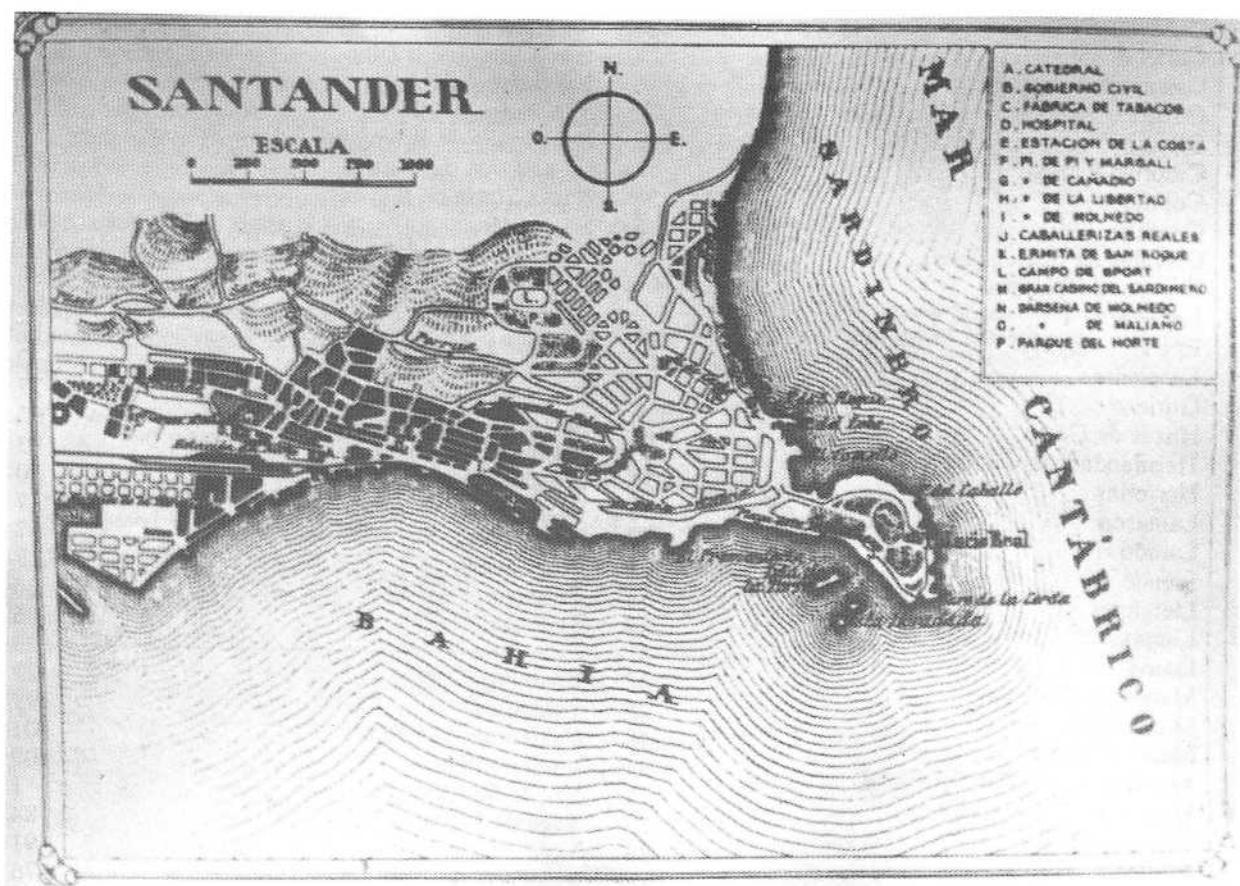
5. CONCLUSION

Por encima de la ya señalada ausencia de homogeneidad de las fuentes utilizadas, los procesos hasta aquí descritos parecen presentar la suficiente nitidez como para corroborar —al menos a las escalas aquí utilizadas— el carácter fructífero de la hipótesis de partida. Su confrontación sólo ha sido posible sobre la base de un uso ágil y articulado de diferentes escalas de observación, tanto espacial como temporalmente. De todo ello parece resultar que la actividad industrial —y particularmente la que presenta una localización rural— ha conseguido generar un tipo particular y bien definido de espacios rurales, con unas características de fuerte promiscuidad social y profesional, con un elevado dinamismo, y con una característica estructura territorial y de flujos. Y ello a través de la incidencia de las actividades industriales sobre los mercados locales de trabajo, y de un modo específico a través de la mediación esencial en esa incidencia, es decir, el trabajo agrario a tiempo parcial.

(20) La muy intensa redistribución de los estratos de tamaños en beneficio de los más bajos en los municipios del extremo meridional de la provincia parece obedecer menos a la realidad que a un problema de criterios estadísticos.



Alfoz de Lloredo	5	Piélagos	9
Ampuero	68	Polación	86
Anievas	59	Polanco	29
Arenas de Iguña	58	Potes	71
Argoños	16	Puente-Viesgo	45
Arnuero	14	Ramales de la Victoria	82
Arredondo	80	Rasines	83
Astillero (El)	31	Reinosa	97
Bárcena de Cicero	52	Reocín	26
Bárcena de Pie de Concha	73	Ribamontán al Mar	12
Bareyo	13	Ribamontán al Monte	33
Cabezón de la Sal	24	Rionansa	39
Cabezón de Liébana	72	Riotuerto	66
Cabuérniga (Valle de)	40	Rozas (Las)	100
Camaleño	70	Ruente	41
Camargo	30	Ruesga	81
Campoo de Yuso	98	Ruloba	4
Cartes	27	San Felices de Buelna	44
Castañeda	46	San Miguel de Aguayo	89
Castro Urdiales	20	San Pedro del Romeral	90
Cieza	42	San Roque de Riomiera	78
Cillorigo-Castro	55	Santa Cruz de Bezana	10
Colindres	53	Santa María de Cayón	63
Comillas	3	Santander	11
Corrales de Buelna (Los)	43	Santillana del Mar	6
Corvera de Toranzo	60	Santiurde de Reinosa	87
Enmedio	96	Santiurde de Toranzo	61
Entrambasaguas	49	Santoña	17
Escalante	35	San Vicente de la Barquera	2
Guriezo	69	Saro	77
Hazas de Cesto	51	Selaya	92
Hermandad de Campoo de Suso	95	Soba	93
Herrerías	21	Solórzano	50
Lamasón	38	Suances	7
Laredo	18	Tojos (Los)	57
Liendo	19	Torrelavega	28
Liérganes	65	Tresviso	36
Limpias	54	Tudanca	56
Luena	75	Udías	23
Marina de Cudeyo	32	Valdáliga	22
Mazcuerras	25	Valdeolea	99
Medio-Cudeyo	48	Valdeprado del Río	101
Meruelo	34	Valderredible	102
Miengo	8	Val de San Vicente	1
Miera	79	Vega de Liébana	84
Molledo	74	Vega de Pas	91
Noja	15	Villacarriedo	76
Penagos	64	Villaescusa	47
Peñarrubia	37	Villafufre	62
Pesaguero	85	Villaverde de Trucios	94
Pesquera	88	Voto	67



Proyecto de tercer Ensanche. 1916.

TRANSFORMACION DEL LITORAL E INTERVENCION PUBLICA: EL CASO DE CANTABRIA

Javier Leonardo Martín (*)
Julio Pozueta Echavarri (**)

En las últimas décadas, el litoral cantábrico ha experimentado una sustancial transformación debida, en gran parte, a la introducción y desarrollo de instalaciones balnearias y turísticas en las áreas de playa próximas a las villas más importantes.

En esta transformación, el papel del Estado se evidencia como decisivo a través de dos tipos de interven-

ciones. Por una parte, y cronológicamente primera, a través de la privatización de propiedades públicas. Por otra parte, mediante la aprobación de planes de urbanismo que, confirmando el uso turístico preferencial, legalizaban las expectativas inmobiliarias ligadas a dicho uso.

INTRODUCCION

Este artículo pretende exponer algunos resultados, parciales todavía, de una investigación en curso sobre el papel del planeamiento y de la actuación pública, en general, en las transformaciones del litoral de Cantabria.

Su objetivo es mostrar, concretamente, ciertas uniformidades, que se detectan en varias áreas costeras, y que hacen referencia a la secuencia y orden en las intervenciones de agentes públicos y privados.

Nuestras conclusiones se refieren, fundamentalmente, a las secuencias de intervención en la producción de espacios de tipo turístico y se limitan a los datos obtenidos en cuatro núcleos de Canta-

bria: Castro-Urdiales, Laredo, Santander y Suanzes. No obstante, datos parciales obtenidos en otras zonas costeras de la región parecen confirmar la generalidad de nuestras conclusiones para el conjunto de las mismas.

LA TRANSFORMACION DEL LITORAL

No es nuestro propósito entrar en una exposición detallada de las transformaciones territoriales que han tenido lugar en el litoral cantábrico en las últimas décadas que, en gran medida, son similares a las ocurridas en la mayoría de las costas españolas. Sin embargo, puede tener interés mostrar algunos rasgos específicos de estas transformaciones en relación a las peculiaridades geográfico-culturales de la región y, en cualquier caso, intentar una cuantificación aproximada de las mismas para valorar su importancia.

(*) Ingeniero de Caminos. Profesor titular de Urbanismo.
E.T.S. de I. de Caminos. Santander.

(**) Ingeniero de Caminos. Profesor titular de Urbanismo.
E.T.S. de I. de Caminos. Santander.

A) Las bases geográficas de la transformación turística, la localización de las villas costeras

Los casos de transformación de tipo turístico a que haremos referencia se localizan, todos ellos, en las proximidades de las villas históricamente más importantes de la costa de Cantabria, y en el entorno inmediato de las playas existentes.

Es interesante resaltar el hecho de que, hasta mediados del siglo XIX, las zonas de playa próximas a las villas, marineras o comerciales, de la costa de Cantabria permanecen prácticamente al margen de las actividades sociales. Las villas se han localizado históricamente en función de consideraciones estratégicas, tanto productivas como defensivas, en colinas próximas y en la mayoría de los casos dominantes, de las rías o bahías más importantes del litoral. Su proximidad a playas amplias y de arena fina no se debe, por tanto, a consideraciones estratégicas, sino que es consecuencia de fenómenos de dinámica litoral inherentes a estos accidentes costeros. Es decir, esta proximidad puede considerarse históricamente casual.

Pero, esta peculiaridad, que no se presenta, por ejemplo, en el litoral mediterráneo, donde las playas pueden cumplir una función de varadero de embarcaciones pesqueras debido al menor efecto de la acción mareal, es precisamente una de las circunstancias geográfico-culturales que explican la facilidad con que se produce la transformación turística en torno a estas zonas. En efecto, en torno a estas playas las iniciativas turísticas se encuentran con unos terrenos prácticamente sin uso y, por tanto, sin usos competidores, pero que cuentan con el apoyo de los servicios e infraestructuras de las villas próximas.

Esta característica, a la que va unida, en general, la titularidad pública de grandes superficies de terreno (titularidad explicable en muchos casos por el origen marítimo de los mismos), permite la parcelación y urbanización de éstos terrenos sin apenas conflictos, dada la escasa importancia social del suelo ocupado.

B) Valoración de la transformación turística

Históricamente, por tanto, las zonas de playa próximas a los núcleos urbanos, a que nos venimos refiriendo, han permanecido prácticamente vírgenes hasta mediados del siglo XIX en algún caso o, incluso, hasta bien entrado el siglo XX.

Sin embargo, a partir de mediados del siglo pasado, y de forma generalizada en los años 60 del presente, las áreas en torno a estas playas han sido objeto de rápidos procesos de ocupación, parcelación y edificación que han transformado drásticamente su anterior paisaje y que, incluso, llegan a desplazar, actuando como polos, el centro de actividad de algunas de estas villas.

Desde 1850, el proceso de urbanización de tipo turístico experimentado por estas áreas ha llevado a la ocupación de más de 300 hectáreas de suelo y a

la construcción de unas 15.000 viviendas (1) para estos usos, además de otros tipos de instalaciones que, como balnearios, hoteles, embarcaderos, rellenos de marismas, puertos deportivos, etc., han transformado sustancialmente su tradicional situación.

La localización de actividades turísticas en estas zonas, que concentran hoy el 80 por 100 de la oferta turística regional, ha llevado a la siguiente relación entre superficies urbanas y turísticas:

CUADRO 1
VALORACION RELATIVA DEL SUELO TURISTICO

	Ha. Turísticas	Ha. Urbanas total	Relación Turist./Urb. (%)
Castro-Urdiales	27	87	31
Laredo	144	200	72
Santander	90	600	15
Suances	40	111	36
Total	301	998	30

Sin entrar a analizar otras transformaciones inducidas por estos núcleos turísticos en las zonas urbanas próximas (cambios en la distribución de la población activa, cambios culturales, etc.), creemos que las cifras son suficientemente expresivas de la importancia de la transformación experimentada en dichas áreas.

C) Las grandes etapas de la urbanización turística

El proceso de urbanización turística de estas zonas no ha sido, evidentemente, uniforme. Ciertos núcleos iniciaron tempranamente su transformación, mientras otros sólo muy recientemente se han incorporado a ella.

Sin embargo, e independientemente del impacto mayor o menor de cada una de ellas, todas han experimentado en alguna medida el impacto de varios tipos de iniciativas turísticas, que intentaremos tipificar siguiendo un orden cronológico.

(1) Las cifras exactas del número de viviendas turísticas en las cuatro villas consideradas son difícilmente precisables por no existir censos fiables, debido tanto a la dificultad material de su realización (en general, métodos de encuesta) como, incluso, a la dificultad de llegar a una clasificación rigurosa entre distintos tipos de ocupación vacacional (temporada, vivienda secundaria, etc.). Para el caso de Cantabria, el censo de viviendas del I.N.E. estimaba para 1970 en 10.134 el número total de viviendas secundarias existentes en los cuatro núcleos (1.386 en Castro Urdiales, 5.522 en Laredo, 2.703 en Santander y 523 en Suances), sobre un total de 12.111 estimadas para el conjunto de los municipios costeros (los cuatro núcleos concentrarían, en consecuencia, un 83 por 100 del total costero). Por su parte, el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de los Municipios Costeros de la Provincia de Santander estimaba, en 1978 y mediante diversos procedimientos de encuesta parciales, en 18.280 las viviendas turísticas concentradas en los cuatro núcleos (2.550 en Castro, 7.000 en Laredo, 7.000 en Santander y 1.730 en Suances). Finalmente, otros planes de ordenación, urbanísticos o territoriales, proporcionan otras estimaciones. Así, el Plan General de Laredo las estimaba para ese municipio en 5.861 para 1978; el de Castro, en 1.783 para 1983, y el de Suances, en 606. Ante tales divergencias, hemos optado por considerar una cifra intermedia de 15.000 viviendas turísticas para valorar cuantitativamente el conjunto de los cuatro núcleos estudiados.

El primer tipo de transformaciones a que se ven sometidas estas áreas se inicia a mediados del siglo XIX, cuando la moda de los baños de ola evidencia su utilidad. Esta primera etapa se caracteriza por la construcción de los primeros balnearios (Santander, entre 1844 y 1868; Castro-Urdiales, en 1868; Suances, en 1874, etc.), y de forma más selectiva por la construcción de hoteles de viajeros y villas, así como de otros establecimientos ligados a los balnearios.

De estas fechas datan las primeras concesiones para ocupaciones de la zona de dominio público litoral (los balnearios y, en Santander, algunos hoteles), y en ella tienen lugar cambios importantes en la titularidad de la propiedad de los terrenos, así como algunas parcelaciones, especialmente en la zona del Sardinero.

La importancia de estas primeras iniciativas no radica sólo en su impacto directo, de trascendental importancia en lo que se refiere a la capital, sino también en el hecho de que estas zonas serán, precisamente, a partir del ejemplo santanderino, objeto constante de atención y de expectativas.

Sin embargo, el desarrollo turístico de Santander en esta primera etapa, que alcanza su mayor dinamismo en los años 20 del presente siglo, acusa una fuerte deceleración en los años treinta, en que, por razones obvias (exilio real, guerra civil), se paralizan prácticamente las operaciones de parcelación y edificación. De hecho, la red viaria y los hitos más significativos del paisaje urbano del Sardinero se mantendrán casi intactos desde los años veinte hasta los sesenta.

La segunda etapa de transformaciones turísticas tiene lugar en la inmediata postguerra y consiste fundamentalmente en la generalización de los cuatro núcleos unifamiliares, al amparo de los incentivos de la Junta Nacional del Paro, de concesiones o privatizaciones de propiedades públicas y acogiéndose, en muchos casos, a la Ley de Viviendas Bonificables.

Esta etapa tiene efectos importantes en los cuatro núcleos. En Santander, colmatando la parcelación y edificación del periodo anterior y, en el resto, iniciando la ocupación de extensas áreas en las inmediaciones de las playas con construcciones particulares, hasta entonces prácticamente inexistentes.

La tercera forma de urbanización de tipo turístico se inicia en los años sesenta y se enmarca en el «boom» turístico que experimentan el conjunto de las zonas costeras del país.

Laredo es ejemplo prototípico de este tercer proceso, que es seguido en mayor o menor medida por el resto, con efectos diferentes en el caso de Santander, donde se produce una renovación y densificación del núcleo preexistente, y se caracteriza por una actitud muy favorable de las instituciones locales, amparada en la apología constante del turismo que proviene de las más altas instancias del Estado.

Durante esta tercera etapa, la construcción para uso turístico experimenta un salto cuantitativo y cualitativo importante, aprovechando la favorable coyuntura de la demanda extranjera y los inicios de

la demanda interna española, que sustituirá progresivamente a aquélla.

Finalmente, en la última década, se observan cambios importantes en las funciones de estos núcleos turísticos, que pasan progresivamente a convertirse en zonas de residencia secundaria, y no sólo estival, de los habitantes de las zonas urbanas próximas (Castro y Laredo en relación a Bilbao, Suances a Torrelavega) o, incluso, en el caso de Santander, a convertirse, en gran medida, en un área de residencia permanente inserta en la trama urbana de la ciudad.

LAS BASES DE LA TRANSFORMACION TURISTICA: LA PRIVATIZACION DE PROPIEDADES PUBLICAS

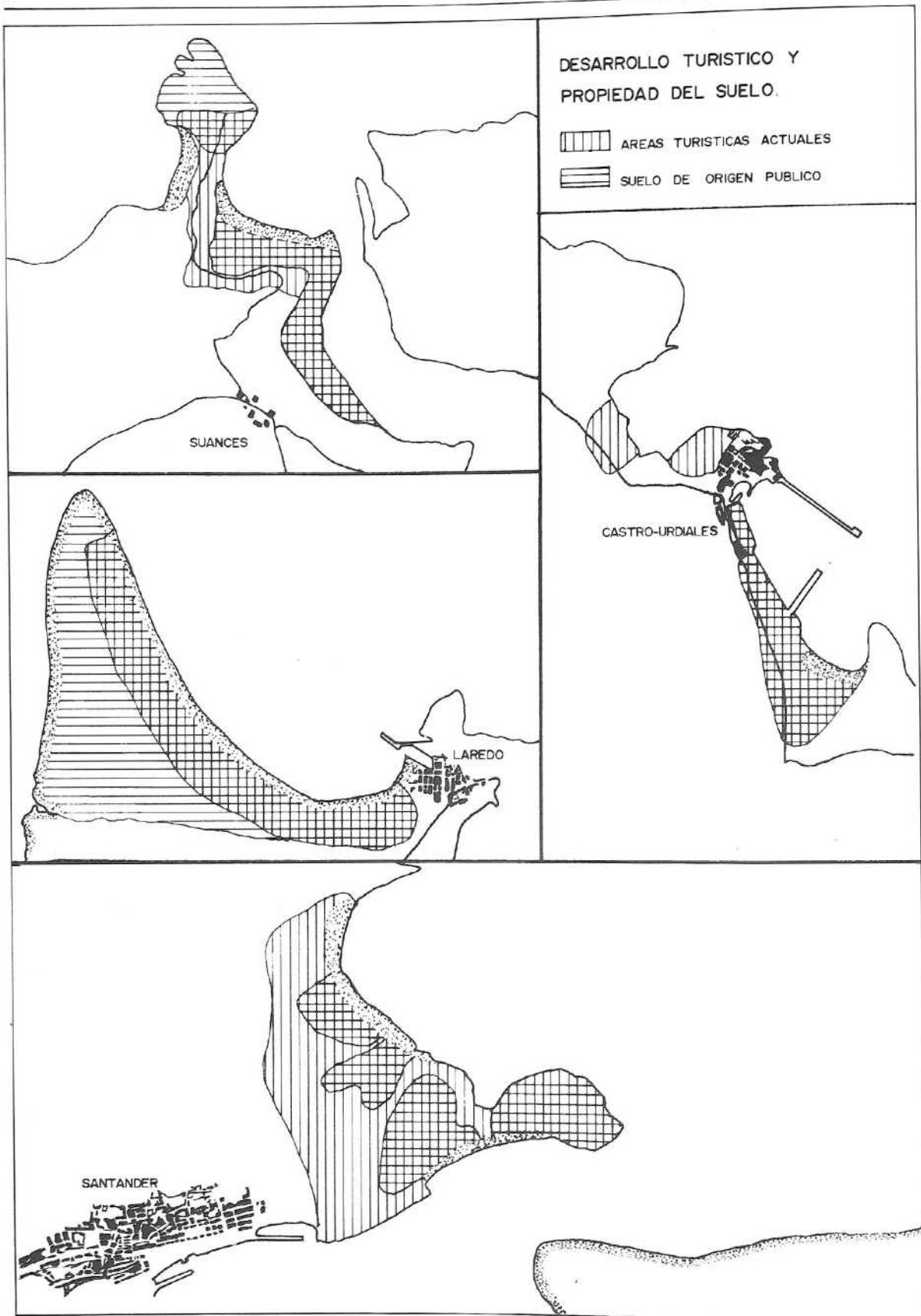
Los procesos de urbanización de tipo turístico que se han venido superponiendo sobre el litoral de Cantabria, con los resultados antes apuntados, se inician en todos los casos por cambios en la titularidad y estructura de la propiedad del suelo en el entorno de las playas y, en general, por la privatización de propiedades públicas.

Es interesante subrayar la importancia de estas privatizaciones. De hecho, éstas no sólo se presentan como condición previa al desarrollo turístico, sino que, a menudo, constituyen el factor decisivo, el motor, de las transformaciones, en la medida en que impulsan, por sí mismas, como operación lucrativa en sí, el inicio del proceso, y su localización configura los polos determinantes de la estructura de los futuros núcleos turísticos.

La privatización de propiedades públicas se ha realizado, en general, a través de tres tipos de mecanismos administrativos. En primer lugar, mediante concesiones administrativas para la ocupación de terrenos en la zona de dominio público litoral. En segundo lugar, mediante concesiones para efectuar rellenos de terrenos marismosos en la franja intermareal. Finalmente, mediante la enajenación de propiedades públicas a través de diversas fórmulas de cesión, venta directa, subastas, etc.

Las concesiones administrativas para la ocupación de terrenos por particulares en la franja de dominio público litoral, de duración limitada en el tiempo, no han tenido una gran importancia en cuanto a superficies ocupadas, pero constituyen, en general, el inicio del proceso de transformación, caracterizando el lugar como balneario o turístico. Concedidas por el antiguo Ministerio de Fomento, y más recientemente por el de Obras Públicas, constituyen, todavía hoy, uno de los mecanismos menos transparentes y, aparentemente, más arbitrarios de las concesiones estatales al no existir criterios explícitos que las regulen o directrices previas de política territorial para su adjudicación (2).

(2) Recientes trabajos como los Planes Indicativos de usos de la zona de Dominio Público Litoral, de la Dirección General de Costas, pretendían, en cierta medida, establecer criterios de planificación, al menos provincial, de amplias áreas costeras. Sin embargo, su carácter indicativo ha hecho de ellos documentos de consulta sin apenas proyección real sobre los mecanismos administrativos que regulan las concesiones.



En el caso de la costa de Cantabria, dichas concesiones se refieren fundamentalmente a la instalación de balnearios en las playas y, en algún caso, a la construcción de hoteles o viviendas turísticas. Sin embargo, dada la amplitud temporal

de las concesiones (más de treinta años, en general, y en ocasiones de 99) y el irregular seguimiento de los expedientes, a menudo, las concesiones de este tipo dan lugar a verdaderas privatizaciones en muchos casos difícilmente denunciables y demos-

trables, dada la complejidad legal de los expedientes (cambios en la titularidad, uso, delimitación, prórrogas, etc.).

Los mecanismos del segundo tipo, las concesiones para rellenos en la franja intermareal, reguladas también por los Ministerios de Fomento y Obras Públicas, consisten fundamentalmente en la adjudicación a un particular de los terrenos saneados, a cambio de la construcción de una obra de defensa o portuaria (en general, un muelle para uso comercial o pesquero, que sirve de contención a los nuevos terrenos ganados al mar o a las rías).

Este mecanismo fue utilizado profusamente en el siglo XIX, por ejemplo, para la construcción del Ensanche de Santander que, en su mayoría, se asienta sobre áreas de playa y marisma desecadas mediante la construcción de nuevos muelles para ampliación del puerto. Desde el punto de vista turístico, el relleno más importante realizado en las villas a que nos venimos refiriendo es el efectuado en Castro-Urdiales, mediante una concesión de 50.280 metros cuadrados, fechada en 1891, adjudicada a Luis Ocharan, importante empresario minero vasco establecido en Castro-Urdiales, cuya parcelación y venta dio origen al primer desarrollo balneario en las proximidades de la citada villa.

Una diferencia fundamental entre estas concesiones y las del primer tipo es que éstas llevan implícito el cambio de titularidad de los terrenos recuperados al mar o a las rías, es decir, conllevan la privatización definitiva de los terrenos, ya que son concesiones a perpetuidad.

No obstante, el mecanismo de mayor trascendencia cuantitativa en la privatización de propiedades públicas ha sido la enajenación directa de estas propiedades a través de ventas, cesiones o subastas. Este tercer tipo de privatización, que se ha utilizado en los cuatro municipios estudiados, ha incorporado al mercado inmobiliario una parte sustancial del suelo actualmente ocupado para uso turístico.

**CUADRO 2
CRONOLOGIA DE LAS PRINCIPALES
PRIVATIZACIONES (3)**

Núcleo	Año	Tipo de privatización	Superficie en m ₂
Santander	1857	cesión-venta	106.800
Santander	1871	concesión-ocupación	42.600
Santander	1872	venta-demostración	297.423
Castro	1891	concesión-relleno	79.200
Suances	1896	concesión-relleno	48.831
Laredo	1925	cesión	170.000
Castro	1943	venta	82.240
Laredo	1943	venta	500.000
Suances	1947	venta-subasta	185.130
Laredo	1957	cesión-permuta	1.100.000
TOTAL			2.612.224

(3) En este cuadro se han incluido, exclusivamente, aquellas privatizaciones que por su importancia cuantitativa han supuesto cambios notables en los usos del suelo. Han quedado, por tanto, al margen, numerosas concesiones y cesiones de reducida superficie que, como las referidas a balnearios (referenciadas en apartados anteriores), pueden haber tenido importancia como caracterizadoras de la zona desde el punto de vista de su uso.

Del cuadro anterior, en que hemos incluido una relación cronológica de las privatizaciones más importantes desde un punto de vista cuantitativo, pueden extraerse algunas características significativas de estos cambios de titularidad.

Por una parte, el hecho de que las privatizaciones se agrupen en ciertos períodos, que vienen a coincidir con los inicios de las diferentes etapas de la evolución turística de estos núcleos, coincidencia que se revela mucho más acentuada al analizar cada núcleo en particular, viene a subrayar el carácter de condición previa y de motor que han tenido estas privatizaciones en el desarrollo de las diferentes formas de urbanización de tipo turístico.

Por otra parte, algunas de estas agrupaciones en el tiempo de las privatizaciones recogidas en el cuadro, parecen coincidir con períodos muy marcados políticamente y podrían responder a políticas o actitudes generales, explícitas o implícitas, por parte de los responsables políticos municipales o nacionales. Este es el caso, por ejemplo, de las privatizaciones de los años cuarenta, en los que se produce el paso a propiedad privada de grandes superficies de terreno de inmejorable situación (se trata de los terrenos inmediatamente lindantes con las playas) en los núcleos de Castro-Urdiales, Laredo y Suances (debe tenerse en cuenta que el desarrollo anterior de Santander había colmatado para esas fechas el entorno de sus playas).

Finalmente, cabe señalar la importancia cuantitativa de las superficies privatizadas, sobre todo si se comparan con las superficies actualmente ocupadas por usos turísticos. En el cuadro n.º 3 puede observarse la importancia relativa de estas privatizaciones que han constituido más del 86 por 100 de suelo actualmente dedicado a tal fin.

CUADRO 3

RELACION DE SUPERFICIE DE ORIGEN PUBLICO A SUPERFICIE TOTAL TURISTICA (4)

Núcleo	Ha. públicas-1	Ha. turísticas-2	% (1/2)
Castro	16,2	27	60,0
Laredo	177,0	144	100,0
Santander	44,8	90	49,8
Suances	23,4	40	58,5
TOTAL	261,4	301	86,8

(4) En el caso de Laredo se da la paradoja de que la superficie de origen público privatizada es superior a la superficie actualmente de uso turístico. Esta paradoja tiene su explicación en el hecho de que el Ayuntamiento de Laredo era propietario de todos los terrenos existentes en torno a las playas de La Salve y el Puntal. Dichos terrenos han sido privatizados en tres etapas, pero una buena parte de ellos se encuentran todavía sin edificar. Por otra parte, de los datos referidos a Laredo, la cesión-permuta de 110 Ha. en 1957 a la sociedad Salve, S.A., a cambio de la construcción de una carretera al Puntal, constituyó un intento frustrado de privatización, ya que dichos terrenos fueron, finalmente, recuperados por el Ayuntamiento, tras largos pleitos, en 1964. Dichos terrenos están siendo, sin embargo, privatizados en la actualidad mediante ventas parciales.

Respecto a Santander, debe señalarse que, hoy día, resulta prácticamente imposible delimitar un área de uso exclusivamente turístico dentro del conjunto urbano, dada la progresiva

EL PAPEL DEL PLANEAMIENTO EN LA TRANSFORMACION DEL LITORAL

Desde la perspectiva de analizar el papel de la actuación pública en la transformación turística del litoral cantábrico, resulta imprescindible proceder al análisis del planeamiento territorial y urbanístico, en la medida en que es éste uno de los instrumentos legales mediante los que se regula la ordenación, intensidad y usos del suelo y, por tanto, condiciona la distribución espacial y la intensidad del uso turístico.

En este sentido, nuestro análisis se va a referir principalmente a aquellos planes que han supuesto un cambio respecto a la situación precedente en relación a la intensidad y ordenación del uso turístico. Consideremos, por tanto, fundamentalmente, los planes calificadores de suelo, dejando a un lado aquellos que desarrollan los contenidos de estos (planes parciales, especiales, etc.).

Aparte de las ordenanzas edificatorias anteriores, a las que tomaremos como referencia comparativa para valorar los cambios introducidos por los planes urbanísticos, los cuatro núcleos a que nos venimos refiriendo han estado o están regulados por los siguientes planes urbanísticos:

Santander

- Plan de Ensanche de la ciudad hacia el Este y Nordeste, 1924.
- Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Santander, 1955.

Laredo:

- Plan General de Ordenación Urbana, 1964.

Castro-Urdiales:

- Plan General de Ordenación Urbana, 1965.

Suances

- Plan Especial de la Concha, 1966.
- Plan General de Ordenación Urbana, 1975.

De estos planes, únicamente el Plan de Ensanche de la ciudad hacia el Este y Nordeste de la misma, de Santander, en lo que afecta al Sardinero, puede considerarse como un intento ordenador, mientras que el resto de los planes, los correspondientes a una segunda etapa de planeamiento, por las calificaciones de suelo que establecen, por los aumentos sustanciales de edificabilidad que proponen y por su escasa incidencia en la ordenación morfológica de las áreas turísticas, son fundamentalmente planes legalizadores de expectativas inmobiliarias ligadas al turismo.

El Plan de Ensanche de Santander de 1924 que,

transformación hacia usos netamente urbanos (vivienda permanente) de la tradicional zona turística de El Sardinero. A efectos exclusivamente de contar con una referencia comparativa para el caso de la capital, hemos considerado como superficie de uso turístico las aproximadamente 90 Ha. que ocupaba la zona del Sardinero en los años 40, cuando todavía no se había iniciado su transformación hacia la residencia permanente.

en lo referente al Sardinero, proponía una trama viaria nueva y regular para ordenar los terrenos desamortizados de la finca de la Alfonsina, incautada en 1868 a la reina Isabel II, fue, sin embargo, ampliamente modificado, desde su primera aprobación en 1916 hasta la definitiva de 1924, para amoldarlo casi estrictamente a una red de vías de servicio a las diferentes propiedades en que se dividió la finca para su subasta (5).

El hecho de que no propusiera aumentos de edificabilidad para la zona del Sardinero, pero sí una ordenación viaria global, articulada en cierta medida con la del resto de la ciudad, confiere a este plan la singularidad de ser el único de los analizados en el que, durante su realización, se produjo un aumento considerable de las licencias solicitadas y concedidas, según muestra el cuadro n.º 4, para disminuir considerablemente una vez aprobado.

CUADRO 4

LICENCIAS CONCEDIDAS EN EL SARDINERO

Quinquenios	Viviendas concedidas
1900-1904	11
1905-1909	7
1910-1914	8
1915-1919*	40
1920-1924*	56
1925-1929	20

* Quinquenios en que se está procediendo a la modificación del Plan.

Es decir, los propietarios del suelo se aseguraron, mediante la obtención de licencias de construcción de viviendas en sus parcelas, que la red viaria, el elemento ordenador del plan, debiera ajustarse a sus intereses individuales de forma que, cuando el plan se aprobara, debiera recoger una situación de hecho que no es sino la legalización de sus expectativas.

Con el resto del planeamiento sucede a la inversa, es decir, la aprobación del plan no supone el final de una etapa constructiva y su legalización a priori, sino que se constituye en punto de partida de un ciclo constructivo justificado, en gran medida, por el aumento de las posibilidades edificatorias que concede y por las escasas contraprestaciones a que obliga.

En efecto, en todos los planes de esta segunda etapa de planeamiento, se contemplan cambios importantes en la edificabilidad permitida, antes limitada a la tipología unifamiliar por distintos mecanismos (6), que pasa a situarse en valores

(5) Ver J. Pozueta, «El proceso de urbanización turístico: La producción del Sardinero», tesis doctoral. Universidad de Santander, 1981.

(6) Antes de 1955, El Sardinero contaba con las ordenanzas del Plan de Ensanche de 1924 que, recogiendo otras anteriores, limitaban la construcción de la zona a tipologías unifamiliares o adosadas. En el resto de los núcleos, donde las zonas turísticas edificadas lo habían sido sobre terrenos públicos, el control edificatorio lo establecían las propias cláusulas de las privatizaciones, bien fueran cesiones, subastas o ventas, al establecer el objetivo de las mismas, que era, en todos los casos a que nos referimos, la construcción de viviendas unifamiliares.

comprendidos entre los 2 y 3 metros cúbicos por metro cuadrado, en la mayoría de los casos (7).

Simultáneamente a esta elevación de las densidades edificatorias, los planes de los años 50 y 60 proponen grandes ampliaciones de los suelos destinados implícita o explícitamente a construcciones turísticas (8), aceptando, prácticamente sin modificaciones, la red de espacio público existente originaria de los caminos de división o acceso a las fincas, y evitando establecer limitaciones o contraprestaciones a la iniciativa privada, en forma de nuevo viario o nuevos espacios de equipamiento y servicios.

Así, en el Plan General de Laredo de 1964, se pasa de una superficie ocupada por construcciones turísticas del orden de 30 hectáreas a una superficie calificada por el plan para este uso de más de 250 hectáreas; en Castro Urdiales, de 15 a unas 150, y en Suances, de 8 a más de 40. Mientras en Santander, la colmatación existente en la zona del Sardinero, por la construcción de viviendas unifamiliares, reduce las posibilidades de ampliación.

Todo ello ha tenido como efectos, por una parte, el desarrollo de construcciones turísticas en bloques y, a menudo, en altura en nuevas zonas todavía sin ocupar y, por otra parte, la renovación edificatoria, con mayores densidades y previo derribo de las construcciones existentes, en aquellas zonas más colmatadas de El Sardinero, Castro Urdiales y Suances.

En este proceso, el planeamiento ha tenido una importancia decisiva, pudiendo comprobarse, analizando el ritmo edificatorio, como las fechas de aprobación de los mismos constituyen, al mismo tiempo, el inicio de un salto cuantitativamente

(7) En El Sardinero, el Plan Comarcal de 1955 concede una edificabilidad en torno a los 2,5 metros cúbicos por metro cuadrado; el Plan General de Laredo la establece en 4, 2,5 y 2, según las zonas; el de Castro Urdiales, en 3,5, 3 y 2,5, y los de Suances en 1,5, y 3 para las zonas de la Ribera y la playa.

(8) El destino turístico del suelo calificado es explícito, por ejemplo, en el Plan General de Laredo, que así lo señala en la primera página de la Memoria Justificativa, o en el de Suances, que lo establece como un objetivo. En los de Castro Urdiales y Santander existen menos referencias explícitas, dado lo escueto de las memorias que se conservan, pero la vocación turística de algunas zonas resulta evidente.

importante respecto al ritmo constructivo anterior.

Así, en Santander se pasa de 29 licencias concedidas para la zona del Sardinero en el quinquenio de 1950-54, a 32 en 1955-59, 387 en 1960-64 y más de 800 en 1965-70; En Laredo se pasa de 945 en 1960-64, de las que 396 corresponden a 1964, año de aprobación del Plan, a 3.139 en 1965-69, después de la aprobación, y en Suances, donde es el año en que se aprueba el Plan Especial de la Concha, que en ausencia de Plan General opera como calificador del suelo, se alcanza el máximo de licencias solicitadas y concedidas para viviendas turísticas, 48.

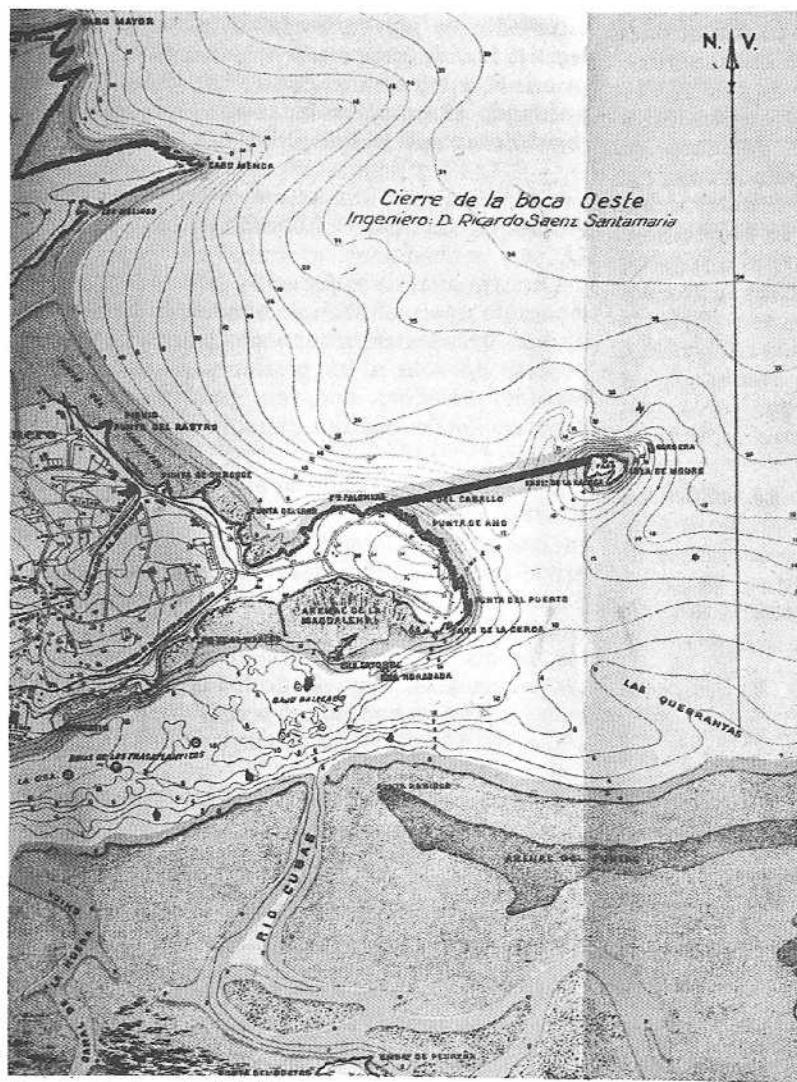
En definitiva, parece poder deducirse que el planeamiento urbanístico en los cuatro núcleos estudiados ha jugado fundamentalmente un papel legalizador de expectativas particulares, bien a priori o a posteriori de realizarse las mismas, quedando en un plano secundario otras funciones reguladoras que le son propias.

A MODO DE CONCLUSION

De estos análisis se deduciría que las transformaciones de tipo turístico que han tenido lugar en las últimas décadas en la costa de Cantabria, parecen deberse no sólo a las presiones e iniciativas de agentes privados, sino, en gran medida, a la intervención de organismos públicos, municipales o estatales.

Las instituciones públicas aparecen incluso como el motor de dichas transformaciones, en la medida, en que son sus intervenciones, procediendo a la privatización de propiedades públicas o redactando planes urbanísticos, además de otros mecanismos en estudio, como la construcción de infraestructuras, las que inician y potencian la participación de los particulares, removiendo los obstáculos y controles existentes que habían permitido, hasta entonces, preservar un cierto orden y equilibrio territorial o urbanístico.

Esta constatación pone en evidencia, finalmente, la sujeción a los intereses privados que ha caracterizado a buena parte de la administración con competencias urbanísticas y territoriales durante las últimas décadas y la necesidad de potenciar un cambio cultural en este sentido.



Proyecto de cierre de la bahía.

ESTRUCTURA, EVALUACION Y PREFERENCIAS ESPACIALES EN CANTABRIA

Un estudio de geografía de la percepción

Alberto Luis Gómez (*)
Pedro Requés Velasco (*)

El estudio que se presenta pretende aproximarse al problema de la percepción que sobre la ciudad de Santander, sobre la región y sobre otras áreas del Estado español tiene un colectivo de trescientos universitarios de Cantabria, mostrándose en el mismo los estereotipos y las concepciones apriorísticas que, sobre estas unidades espaciales, poseen los encuestados, haciendo especial énfasis en su imagen parcial y deformada de la ciudad de Santander.

1. INTRODUCCION

Con el presente artículo pretendemos aproximarnos al espacio subjetivo que de Cantabria y de otras áreas del Estado español se posee desde esta región (1).

(*) Alberto Luis Gómez y Pedro Requés Velasco son profesores del Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria. La realización de este trabajo fue fruto de un seminario que realizaron a lo largo del curso 1981-1982 sobre la Geografía de la Percepción, y en el que participaron los siguientes alumnos, que han de ser considerados como correalizadores del mismo: Adrados Solana, M.; Agüero Puente, A.; Campillo Ruiz, A.; García López, M.ª J.; Garrido Martín, A.; Humada Ruiz, D.; Illiarregui Gómez, E.; Jiménez Navarrete, M.ª S.; Pérez Valle, E.; Quintana Goyeneche, J. J., y Rueda Serrano, A.

(1) La base de trabajo es una encuesta realizada a universitarios santanderinos de la Facultad de Filosofía y Letras. A través de sus preguntas (véase nota siguiente), pretendíamos aproximarnos y analizar las formas de estructuración, de evaluación y de preferencia de espacios de diverso ámbito por parte del colectivo encuestado.

Las bases teóricas y metodológicas utilizadas son las de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, corriente escasamente desarrollada en la geografía de nuestro país, a pesar de que, en nuestra opinión, es de una importancia indudable para los temas de Planeamiento Territorial al destacar una dimensión espacial, la subjetiva, casi nunca tratada en estos trabajos aplicados.

Las escalas que vamos a analizar varían desde la ciudad en que se realiza la encuesta (2), Santander, hasta la mundial (menciones y preferencias de países y lugares del globo), pasando por la regional (Cantabria), nacional (Estado español) y continental (Europa). En el presente estudio insistiremos especialmente en las escalas nacional, regional y

(2) Las preguntas de la encuesta eran las siguientes: 1) Durante tres minutos, escribe todos los nombres de lugares del mundo que se te ocurrán; 2) Idem de Cantabria; 3) Idem de España; 4) Durante 10 minutos, haz un plano esquemático de la ciudad de Santander, señalando cuantos elementos urbanos (barrios, calles, plazas, edificios, límites u otros puntos de referencia) consideres significativos para la identificación y localización de los lugares que indicas; 5) Escribe las cinco palabras que mejor creas identificar con las ideas de «pueblo», «ciudad», «Santander», «Madrid», «Andalucía», «P. Vasco» y «Cataluña»; 6) Escribe por orden de preferencia los cinco lugares de la ciudad de Santander que más te gusten; 7) Idem con los municipios de Cantabria; 8) Idem con las partes del mundo; 9) Idem con las provincias españolas.

local, por parecernos de mayor interés para los fines y objetivos que aquí perseguimos.

La base teórica de la que se parte es la existencia de dos maneras de percibir y estructurar el espacio urbano y regional en Cantabria. Por un lado, la que aparece en obras que analizan y sistematizan estos espacios desde la perspectiva científica de la planificación territorial, a través de métodos fundamentalmente inductivos, como puede comprobarse en las restantes colaboraciones que aparecen en este número de *Ciudad y Territorio*. Por el otro lado, la de las personas objeto de estos estudios y de esta planificación, que perciben estas escalas espaciales a partir de otros criterios y desde otras perspectivas, esencialmente subjetivas, fruto de sus propias vivencias y experiencias personales y que están representadas por los encuestados.

Una y otra forma de comprender el espacio van a dar lugar, de hecho, a dos tipos de espacios distintos, que nos permitirán entender a Cantabria y a la ciudad de Santander como un «macroespacio» (3), dentro de la primera perspectiva, y como un «microespacio» (4), si nos situamos en el segundo enfoque. La consideración «macroespacial» de Cantabria partirá de datos agregados objetivos y objetivables, de las grandes unidades de la región, etcétera, para obtener relaciones de causalidad o probabilidades de distribución, o incluso, de su comportamiento futuro, mediante modelos que puedan elaborarse a partir de realidades inductivamente aprehendidas. Por el contrario, la consideración «microespacial» de esta unidad regional partirá de los espacios-acción o percepciones individuales para comprender las regularidades de aparición de un fenómeno, como, por ejemplo, la estructuración del espacio urbano y del comportamiento de los santanderinos en él mismo, siendo justamente este espacio subjetivo el que pretendemos sistematizar y al que intentaremos aproximarnos a través de este estudio de Geografía de la Percepción.

La pretensión y el objetivo del mismo no es otra, pues, que la de intentar completar metodológicamente los trabajos que se presentan referidos a Cantabria, introduciendo una dimensión que resulta una realidad en ocasiones más determinante, a la hora de explicar determinados comportamientos espaciales de grupos humanos, que la que se aprehende objetivamente con el resto de los artículos presentados sobre esta región.

Algunas consideraciones generales en torno a la Geografía de la Percepción y del Comportamiento.—La Geografía como ciencia se ha venido ocupando de estudiar las relaciones entre el hombre y el medio que le rodea, de analizar la distribución espacial de una serie de fenómenos físicos, económicos, demográficos y sociales bajo diferentes

concepciones epistemológicas y metodológicas conocidas, como la geografía regional, la geografía teórica o la geografía radical. Pese a sus importantes diferencias, que no podemos detallar aquí (5), estas tres concepciones parten del espacio objetivo como base de su análisis, aunque se aproximen a él por caminos distintos desde el punto de vista conceptual y metódico: sea la descripción para los geógrafos regionales, la elaboración de modelos y la aplicación de técnicas cuantitativas para los geógrafos neopositivistas, o la teoría marxista para los geógrafos radicales.

La Geografía de la Percepción y del Comportamiento innova esta línea epistemológica e introduce aportaciones de otras ciencias no normativas, como la psicología, con lo que se abre paso a la interdisciplinariedad, rompiendo con su nuevo enfoque los límites convencionales de la disciplina. Sin embargo, este enfoque forma parte de una corriente de pensamiento más amplia, la llamada «behavioral revolution» (6), que ponía el acento en los comportamientos individuales, y de la que participaron también otras ciencias sociales. Estos planteamientos epistemológicos pasan de la psicología a la geografía, y de ésta aparecen también en la Ordenación del Territorio, en la Planificación y en el diseño urbano (7).

Tras diversos trabajos realizados en el ámbito de la geografía anglosajona, los planteamientos epistemológicos y metodológicos de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento llegaron a España en la década de los años setenta. Anteriormente, la geografía de nuestro país se había mostrado impermeable a estos temas: la fuerte jerarquización de la institución universitaria y el control directo e indirecto ejercido por los estamentos superiores de la misma —y más en la disciplina tradicionalmente tan conservadora como la que nos ocupa—, unido a su ostracismo, explican este retraso.

En el año 1973, un largo artículo publicado por H. Capel (8) abre a los geógrafos universitarios españoles que se preocuparon por esta cuestión la vía teórica al tema. En dicho trabajo trata a esta corriente desde el punto de vista de su desarrollo en los EE.UU. e Inglaterra —y en menor grado en los países europeos—, analizando el problema en un esfuerzo recopilador muy estimable y dedicando gran parte del mismo a la percepción del espacio urbano, que estaba siendo objeto de un gran interés por parte de planificadores y urbanistas. Este informe de Capel populariza, pues, la geografía de la percepción en nuestro país, abriendo el camino a algunas investigaciones sobre la misma. Cuatro años más tarde, J. Estébanez inició una serie de trabajos sobre la Geografía de la Percepción, analizando fundamentalmente temas relativos a la conciencia regional y a las preferencias espaciales, siguiendo pautas anglosajonas.

Con posterioridad, esta cuestión ha recibido

(3) y (4) Utilizamos los términos de micro y macro-espacio como sinónimos de los de micro y macro-geografía empleados por Bailly (1979). Para este autor, la macro-geografía parte de datos agregados de grandes unidades para obtener relaciones de causalidad o probabilidades de distribución. La micro-geografía, por el contrario, arranca de los espacios-acción o percepciones individuales para comprender las irregularidades de la aparición de un fenómeno.

(5) Véase, entre otros, Capel (1981) y Gómez Mendoza-

Muñoz Jiménez-Ortega Cantero (1982).

(6) Consultese Bailly (1976).

(7) Lynch (1974, pp. 91-93). La primera edición es de 1959.

(8) Capel (1973); también, Capel (1975).

cierta atención, tanto por parte de los geógrafos como de otros especialistas, como lo demuestran las aportaciones de Castro Aguirre (1978), Sáenz Lorite (1978), Martínez de Pisón (1978), Bosque Maurel (1979), Estébanez (1979), Castro Aguirre (1980), Estébanez (1980), García Ballesteros (1980), García Ramón (1980), López Candeira (1980), Estébanez (1981), Calvo (1982) y Estébanez (1982) (9).

Resumiendo muy brevemente las ideas expuestas, podemos señalar lo siguiente:

1. Los estudios de Geografía de la Percepción y del Comportamiento, por su complejidad, abren a la geografía a otras ciencias al tener que ser tratados indisciplinariamente. Sin embargo, es preciso seguir investigando en el proceso y método de la medición de imágenes, cuestión que, a pesar de los esfuerzos hechos en los países anglosajones, continúa siendo el talón de Aquiles de esta corriente geográfica, al poder intervenir en estos estudios, sin métodos de medición adecuados, la propia subjetividad del investigador de una manera excesiva.

2. El análisis de las imágenes mentales interpuestas entre el hombre y el medio, tan decisivas a la hora de adoptar una decisión u otra, ya que, a partir de ellas, se toman, es de capital importancia en la Ordenación del Territorio, puesto que las decisiones de los diferentes individuos que intervienen en la misma se adoptan en función y a partir de las imágenes mentales que estos individuos se han hecho del medio y no del medio en sí.

3. A partir de determinadas ideologías y a través de los medios de comunicación de manera esencial, puede influirse en estas imágenes mentales de los individuos, trayendo este hecho como consecuencia una clara manipulación sobre su comportamiento, aspecto este que cobra progresiva importancia en un mundo como en el que estamos inmersos y en el que estos medios son cada vez más potentes y sofisticados. Como señala Capel, en el informe que hemos comentado, en las sociedades capitalistas la clase dominante disfruta de una manera casi total de este poder de manipulación, el cual alcanza dominios insospechados gracias a los mecanismos de creación de valores y a la difusión de la ideología dominante por todo el cuerpo de la estructura social.

4. A través del análisis de estos hechos, y desde una perspectiva teórica que supere la pretendida objetividad de los planteamientos de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento del ámbito anglosajón, teniendo en cuenta algunas de las aportaciones de la geografía radical, este nuevo enfoque pudiera tener aplicaciones muy interesantes, tanto en el campo de la enseñanza de la geografía —si ésta se concibe no como una mera transmisión de conocimientos de una mayor o

menor utilidad, sino como un instrumento de crítica para la superación de las actuales contradicciones del sistema social y de la integración del educando en el entorno en el que vive— como en el área de la Ordenación del Territorio en tanto que intenta que el hombre, hasta ahora objeto de la planificación, pase a ser también sujeto de la misma.

2. EL ANALISIS DE UN CASO PRACTICO: LA PERCEPCION ESPACIAL DE LOS UNIVERSITARIOS DE SANTANDER

Señalados ya en los párrafos anteriores los presupuestos teóricos básicos de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, e indicando el interés que este enfoque tiene para la Ordenación del Territorio y para la propia ciencia geográfica, por sus posibilidades de aplicación práctica en la enseñanza de la geografía y en el planeamiento, pasamos a analizar el desarrollo concreto de esta tendencia de la geografía a partir de una encuesta realizada a 175 alumnos de la Universidad de Cantabria.

La encuesta (véase nota 2) constaba de un total de nueve preguntas, a través de las cuales se pretendía considerar el triple enfoque de la Geografía de Percepción: el *estructural*, el *evaluativo* y el *preferencial*.

Con el *enfoque estructural* se busca la estructura e identidad de la percepción del medio geográfico, o dicho de otra manera, la organización de la imagen mental de un espacio en un colectivo dado. De este enfoque formaría parte en nuestro modelo de encuesta las preguntas n.^o 1, 2, 3 y 4.

Con el *enfoque evaluativo* se intenta determinar la valoración que los individuos hacen de determinados aspectos del medio, o de diferentes medios con vistas a la adopción de un comportamiento, y la pregunta a través de la cual nos acercamos al mismo es la n.^o 5.

Con el *enfoque preferencial* se persigue determinar las prioridades de los individuos ante determinados hechos o elementos geográficos, ante espacios concretos a nivel regional, nacional, local o planetario. Las preguntas referidas a este enfoque en nuestra encuesta son las n.^o 6, 7, 8 y 9.

Es evidente que hablar de enfoques puros en la Geografía de la Percepción ha de considerarse válido desde el punto de vista teórico, metodológico, pedagógico o expositivo. Sin embargo, creemos que en la realidad este triple enfoque aparece interrelacionado, hecho que hemos querido poner de manifiesto con las tres primeras preguntas de la encuesta. El aparente caos expositivo en las respuestas de los alumnos se fundamenta en que en éstas aparecen combinados estos tres tipos de enfoques: el estructural, el evaluativo y el preferencial, si bien destaca en las mismas el primero de ellos.

(9) Si bien hay que señalar que han escaseado los trabajos empíricos y se ha prestado poca atención a las posibilidades de este enfoque en el ámbito de la enseñanza; véase a este respecto Luis-Urteaga (1982, pp. 37-41).

EJEMPLO DE PLANO MENTAL

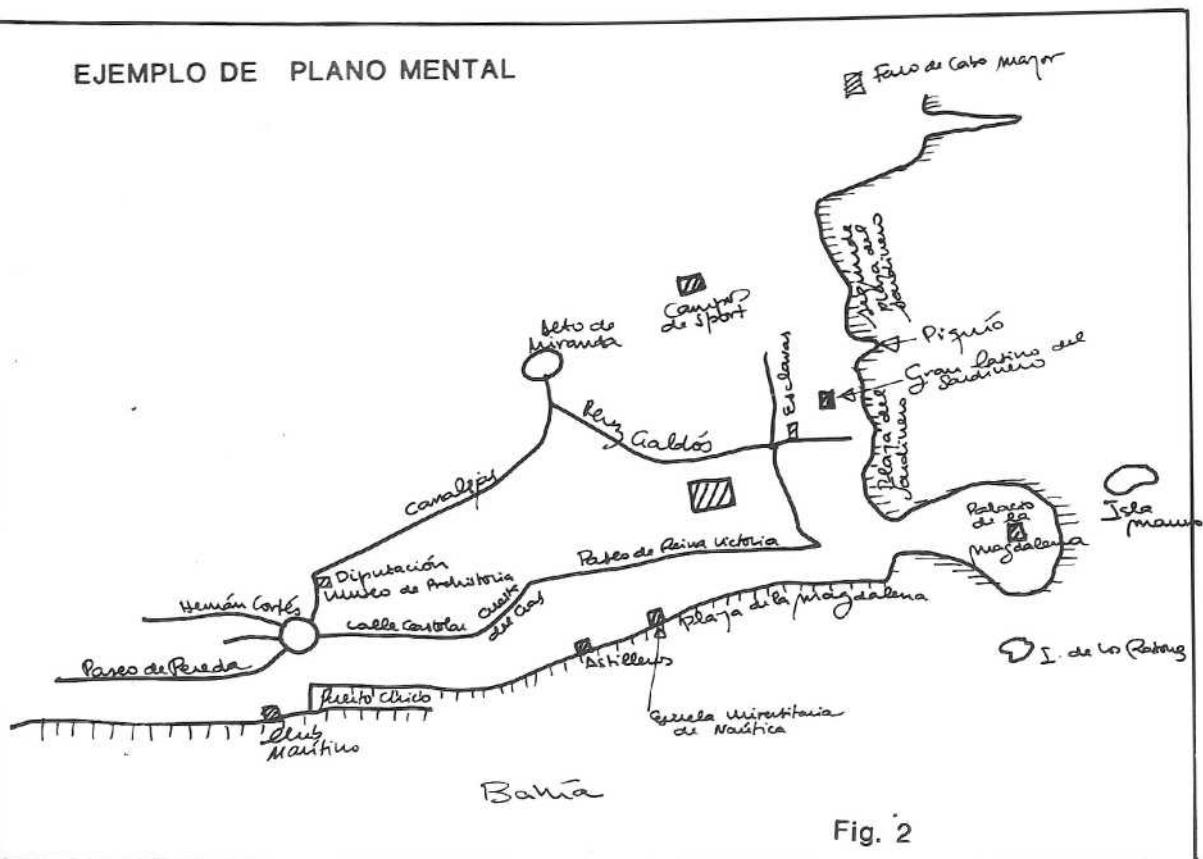


Fig. 2

2.1. El enfoque estructural

2.1.1. La estructura y organización del espacio urbano

Este punto es integrable dentro del enfoque estructural de la Geografía de la Percepción. En esencia consisten en una aproximación al espacio cotidiano de los encuestados, a su espacio urbano, a su escenario físico integrado; en otras palabras, a la forma de organizar y estructurar su entorno inmediato vivido: la ciudad de Santander.

Partimos de considerar al espacio urbano santianderino no como un espacio neutro, sino en cuanto a percibido por sus habitantes. Analizamos su «legibilidad», su imaginabilidad, su estructura e identidad (cualidad del espacio físico que le da posibilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate), porque como afirma K. Lynch, en el proceso de orientación el vínculo estratégico es la imagen ambiental, la representación mental generalizada del mundo físico exterior que posee un individuo. Esta imagen es producto al mismo tiempo de la sensación inmediata y del recuerdo de experiencias anteriores, utilizándose para interpretar la información y orientar la acción. La necesidad de reconocer y estructurar nuestro entorno es de importancia tan decisiva y tiene raíces que calan tan hondo en el pasado, que esta imagen posee una alta significancia práctica y emotiva para el individuo. Según este autor, el mundo puede organizarse alrededor de un conjunto de puntos focales, o dividido en regiones nomindadas o bien ligado mediante rutas que se recuerdan.

Para analizar el punto de la estructura y organización del espacio cotidiano partimos de la pregunta n.^o 4 de la encuesta, en la que se indica a los alumnos que realicen un plano mental de la ciudad en la que viven (véase figura n.^o 2), señalando en dicho plano los elementos del mismo que crea característicos y que sirvan de referencia para que cualquier persona pueda reconocerlo. A partir de este plano y de los elementos que considera, se realiza el estudio consistente en sistematizar los puntos que el encuestado indica así como el carácter de los elementos singulares que señala.

Metodológicamente, estos puntos o elementos del plano pueden ser clasificados en cinco tipos: sendas, bordes, barrios o distritos, nodos y mojones o hitos, entendidos por nosotros en el sentido que les dio K. Lynch en la obra a la que ya hemos hecho referencia (10).

(10) **Sendas:** son los conductos que sigue el observador normal, ocasional o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas estos son los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras se desplaza a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Bordes: son los elementos lineales que el observador no utiliza o no considera como sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, tales como playas, cruces de ferrocarriles, muros..., constituyendo referencias laterales y no ejes coordinados.

Barrios o distritos: son las secciones de la ciudad o de un pueblo concebidas como de un alcance bidimensional. El observador entra en «su seno» mentalmente y las reconoce como si tuvieran un carácter común que las identificara.

Nodos: son los puntos estratégicos de una ciudad a los que

Ninguno de estos tipos de elementos que hemos presentado aislados anteriormente existe en la actualidad totalmente definido: los barrios, los pueblos, están estructurados en nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de mojones. Por lo regular, estos elementos se superponen e interpenetran, si bien aparecen perfectamente identificados a la escala en la que nos movemos en este estudio y no tanto cuando la escala es mayor: en una gran ciudad, una autopista puede ser un borde para un peatón y una senda para un conductor.

Nuestra labor ha consistido en considerar cada uno de los mapas mentales de los encuestados y contabilizar todos los elementos diferenciados que aparecen en ellos, adscribiéndolos en los grupos o clases de elementos que hemos definido anteriormente.

Como referencia, y para enriquecer el estudio, señalamos los valores de otras tres encuestas realizadas por nosotros en diferentes áreas: una rural (provincia de Segovia sin la capital), otra con carácter urbano (Segovia capital) y una tercera en el área metropolitana de Madrid.

CUADRO 1

	Segovia (rural)	Segovia (capital)	Madrid
Sendas	9,6	15,0	60,1
Bordes	18,1	11,1	2,0
Nodos	6,0	17,3	12,0
Barrios	0,0	22,4	13,0
Hitos	66,3	34,2	12,9
Total	100,0	100,0	100,0

Los datos no pueden ser más reveladores de la desigual estructura y organización espacial de unos y otros grupos humanos. Los residentes en los núcleos rurales organizan su espacio cotidiano a partir de hitos o mojones, sobre todo, es decir, a partir de elementos individualizados de referencia muy bien caracterizados: la iglesia, el frontón, las escuelas, el estanco, la fuente... El valor porcentual de referencias supera el 50 por 100, lo que nos habla de una comprensión del ámbito cotidiano verdaderamente alta, de un nivel de vinculación y de «vivenciación» de su espacio más que notable. Por

pueden acceder un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. Los nodos constituyen esencialmente concentraciones cuya importancia se debe a que son condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina o una plaza porticada.

Mojones o hitos: son puntos de referencia externos ajenos al observador. Se trata de objetos físicos definidos con bastante sencillez: un edificio, una tienda... Su uso implica la selección de un elemento entre una multitud de posibilidades. Se trata de claves de identidad e incluso de estructuras usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

otra parte, los bordes sirven también para conformar y estructurar su espacio vivido en ambos casos, alcanzando, aproximadamente, el 18 por 100 del total de las menciones expresas. El resto de los elementos se perciben de una manera mucho más débil.

Los residentes urbanos (Segovia) organizan su espacio fundamentalmente a partir de sendas, hitos y nodos, ocupando una posición más marginal los bordes y los distritos o barrios.

Para los residentes metropolitanos, por el contrario, el espacio urbano se estructura a partir de sendas, muy marcadamente, y de barrios. En menor proporción aparecen los hitos y los nodos, y mucho más marginales, los bordes.

Los resultados para la ciudad de Santander sobre un total de 2.071 menciones, cifra considerablemente alta, fueron los siguientes:

CUADRO 2

	Valores absolutos	Valores relativos (%)
Sendas	611	29,6
Bordes	370	17,8
Nodos	163	7,9
Barrios	150	7,2
Hitos	777	37,5
Total	2.071	100,0

Estos resultados nos permiten afirmar que los residentes santanderinos encuestados organizan su espacio cotidiano a partir de una estructuración de elementos urbanos intermedia entre la urbana y la metropolitana, si bien se comprueba que están más cerca de la primera que de la segunda, dada la enorme importancia que tienen los elementos «hitos» en detrimento de los elementos «sendas», «barrios» o «distritos».

El espacio subjetivo de la ciudad de Santander queda organizado a partir de unos pocos hitos, claramente percibidos, de los cuales sólo podemos considerar como de primer orden a uno, el Ayuntamiento (113 menciones); dos de segundo orden: Correos y la Residencia Sanitaria Marqués de Valdecilla (71 y 57 menciones, respectivamente); una decena de tercer orden: la catedral, la Facultad de Medicina y la de Filosofía y Letras, que ocupan el mismo edificio, el casino, el faro de Cabo Mayor, el Banco de Santander, el resto de las instalaciones universitarias ubicadas en las Llamas, las estaciones ferroviarias, la Residencia Sanitaria Cantabria y el Puerto (entre 20 y 47 menciones).

Las sendas representan un grupo muy reducido, fuertemente jerarquizado: de primer orden, el Paseo de Pereda y General Dávila, avenida El Alta, y mencionada aún así por muchos encuestados (con 96 y 80 menciones); cinco de segundo orden: San Fernando y Burgos (59 y 47 menciones), y que realmente habrían de ser consideradas globalmente, pues ocupan una sola vía urbana con un bulevar intermedio, la segunda Alameda, Reina Victoria, Castelar y Vargas; menos de una docena de tercer

orden, apareciendo el resto sin mencionar o escasamente citados (menos de 8 veces).

Los nodos, elementos claramente percibidos en los espacios metropolitanos, tienen escasísima importancia: tan sólo es de destacar como de primer orden Cuatro Caminos (69 menciones); de segundo orden, el Alto de Miranda, la Plaza Porticada y la Plaza de Numancia (entre 25 y 30 menciones), estando inmersos en las sendas antes mencionadas, siendo escasamente percibidos el resto de los nodos (menos de 10 menciones).

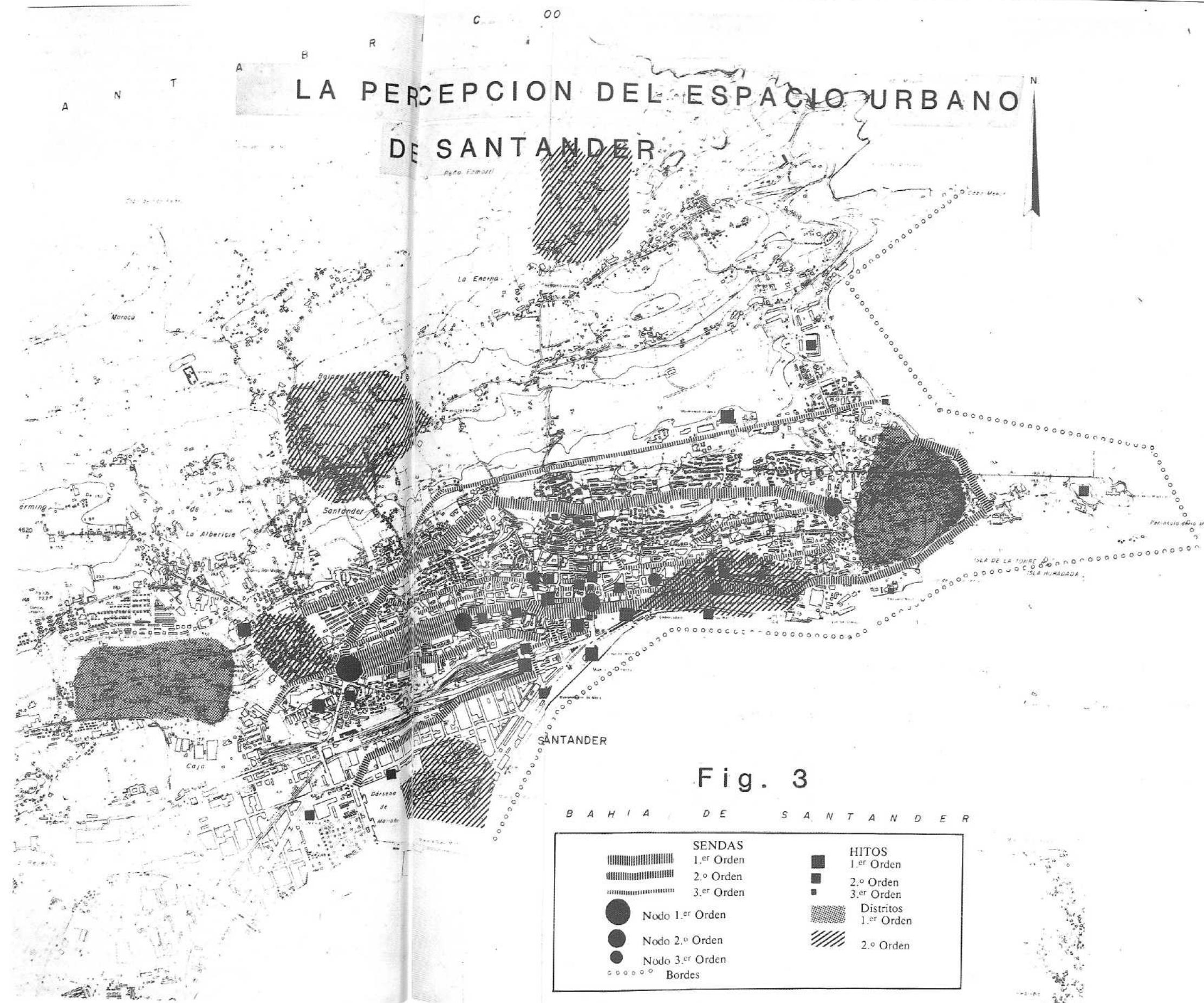
Los distritos, elemento estructural básico de las áreas metropolitanas, pasan prácticamente desapercibidos, jugando, por tanto, un escaso papel en la articulación del espacio subjetivo de la ciudad. Como distritos, se mencionan sólo Cazoña (39 veces) y el Sardinero (32 veces), y a continuación áreas urbanas fuertemente segregadas socialmente, tanto de clase media alta (Ciudad Jardín) como de clase media y media-baja: el Barrio Pesquero, Cueto, Monte y Puerto Chico-Tetuán, que aparecen al mismo tiempo claramente individualizadas y configuradas.

Los bordes, como consecuencia de lo expuesto, y sobre todo del escaso, pero significativo, peso que en la percepción del espacio urbano santanderino tiene el elemento «distrito» o «barrios», aparecen muy débilmente percibidos: todos ellos hacen alusión, directa o indirectamente, a la línea costera, en la cual se ubican: Playas del Sardinero, Península de la Magdalena, Puerto Chico, Bahía, Playa de la Magdalena, Cabo Menor, Cabo Mayor...

La ciudad de Santander, en suma, se percibe como escasamente diferenciada internamente, estructurándose según los resultados de nuestra encuesta tan sólo a partir de una docena de elementos urbanos, que suponen alrededor de un 45 por 100 de las menciones totales (871 sobre un total de 2.071). Estos elementos urbanos se encuentran muy localizados a lo largo de dos ejes: Cuatro Caminos-San Fernando-Pº de Pereda-Castelar-Reina Victoria-Sardinero, el primero y más importante, y General Dávila o El Alta, el segundo, y, por tanto, extraordinariamente ligados en gran parte del primero de los ejes a los espacios urbanos costeros y, por tanto, más turísticos, y al principal eje de comunicación intraurbana.

La imagen de los santanderinos de su ciudad es esencialmente lineal, siguiendo el borde de la bahía, y espacialmente parcial: la ciudad se percibe como una fachada extraordinariamente larga, haciéndose abstracción casi total del resto: calles, barrios, sectores urbanos localizados al margen de los grandes ejes ya señalados y a espaldas del mar, pese a que suponen, tanto desde el punto de vista urbanístico (superficie) como demográfico (población residente) más de las tres cuartas partes de la ciudad en su conjunto. Santander ofrece una imagen a sus habitantes que se asemeja más a lo que podría ofertar a un turista ocasional, que a una persona que vive, siente y «hace» su propio espacio cotidiano a partir de sus experiencias personales.

Un factor que ha ayudado a que el espacio urbano santanderino se perciba y se estuture de esta manera es, sin duda, la acción desarrollada por



los propios organismos públicos, y particularmente por el Ayuntamiento de Santander, que potencia esta imagen turística, parcial, sesgada, forzada y artificial a través de sus programas de obras, los cuales concentran la mayor parte de sus presupuestos justamente en estos espacios, facilitando y potenciando su accesibilidad; en los que se realizan mejoras urbanísticas incesantemente: aceras, jardines, paseos...; crean o refuerzan infraestructuras, embellece y «ennoblecen» estas zonas en detrimento de otras áreas urbanas que se ocultan y que, comparativamente, aparecen marginadas, desdotadas de servicios, con problemas de accesibilidad, con déficit de espacios verdes, con una pavimentación escasa, congestionadas de tráfico y con altas densidades urbanas.

Según se desprende de lo dicho hasta el momento, el espacio santanderino (véase fig. n.º 3) es percibido por sus habitantes de una manera extraordinariamente parcial, y se estructura a partir de un escaso número de elementos urbanos localizados en el eje costero mencionado.

Los conceptos «área metropolitana», «área semiurbana», «área urbana» y «área rural», o lo que es lo mismo, gran ciudad, capital comarcal, ciudad, pueblo y aldea, además de estadística y funcionalmente pueden ser también caracterizados y comprendidos a partir de la percepción de sus habitantes, ya que cada una de estas unidades físicas da lugar a una organización y estructuración del medio distinta, a un nivel de «vivencialidad» y de legibilidad diferente.

Desgraciadamente, cada vez nos alejamos más de los espacios subjetivos fuertemente vividos, claramente organizados. Es como si las clases dominantes, que son las únicas que, hasta ahora, han podido actuar, vía planeamiento, en el medio urbano para transformarlo, estuvieran empeñadas en que esto no ocurriera, estructurando unas ciudades en las que el único elemento que se percibe es la calle, la avenida, la senda —símbolo del movimiento pendular permanente, constante, indiferenciado—; bormando de la ciudad cuanto hay de personal, de diferenciado, de permanente, de estructurante: los distritos los bordes, los nodos, los hitos..., y homogeneizando el espacio por la vía del gigantismo o por la vía de la desaparición física de sus elementos más singulares, o por ambas vías al mismo tiempo: la ciudad de Santander es un ejemplo paradigmático.

2.1.2. La estructura y organización subjetiva del espacio regional

Para el estudio y análisis de la percepción de los espacios urbanos contamos con una metodología bastante desarrollada (11). Sin embargo, para aproximarnos a la percepción del espacio regional nos encontramos con una relativa falta de estudios previos que traten el tema y, por tanto, sin una base

teórica que los desarrolle en profundidad. Este punto, por consiguiente, va a ser desarrollado con más dificultad, ante la inexistencia de obras anteriores que faciliten su comparación y que den relieve a sus resultados, por lo que éstos han de aceptarse con precaución.

Una vez analizadas las respuestas recibidas a la pregunta segunda de la encuesta, elaboramos el mapa de la fig. n.º 4, en el que los municipios están deformados en función del número de menciones que recibieron.

De su estudio destaca un hecho bien patente: incluso considerando el factor «Santander» (origen del encuestado y procedencia geográfica), llama la atención la preponderancia absoluta de los municipios costeros frente a los del interior.

De la región de Cantabria destaca casi exclusivamente la mitad septentrional, apareciendo la Cantabria interior débilmente percibida, con excepción de lo que pudieramos denominar como el núcleo campurriano, Reinosa y municipios próximos, curiosamente situados en posición Norte-Sur, en el eje de comunicación Santander-Reinosa. Es este último municipio, y no el Campoo, lo que puede considerarse como el extremo sur de la región.

Los notables vacíos del sur (Campoo) y de gran parte de las comarcas del oeste (Valles del Saja, de Cabuérniga y la Liébana), contrastan extraordinariamente con las comarcas costeras que, en términos relativos, aparecen altamente percibidas: Torrelavega, Santander, La Marina, Castro Urdiales, Piélagos, Santillana, Laredo, San Vicente de la Barquera..., obtienen más de 100 menciones. Los municipios del interior, sin embargo, con las excepciones de Potes, Cabuérniga y Cabezón de la Sal, centros administrativos y turísticos comarcales de primera importancia a escala regional, reciben menos de 50 menciones. Sin embargo, otras capitales comarcales no turísticas (Ramales, Villacarriedo...) aparecen escasamente mencionadas.

Al igual que a escala de la ciudad de Santander, nuevamente a escala regional el factor «turismo» (costero) y muy secundariamente el factor «industrialización» son determinantes para entender la forma de organización y estructuración del mapa mental de la región por parte del colectivo encuestado.

A juzgar por los resultados de la encuesta, parece destacarse claramente la preeminencia de los municipios de servicios esencialmente localizados en la costa, dados los recursos que intrínsecamente poseen en lo que se refiere a la satisfacción de la demanda de ocio, con respecto a los municipios industriales y, más claramente, con respecto a los que poseen una economía predominantemente agrícola y ganadera. La jerarquía entre estos tres tipos de áreas (turístico-terciaria, industrial y agrícola-ganadera) aparece claramente establecida. La región, en definitiva, se percibe fundamentalmente a través de su sistema urbano y semiurbano. La imagen que de los conceptos «campo» y «ciudad» tienen los encuestados explica este marcadísimo fenómeno.

(11) Véase Lynch, *op. cit.*, 1974, y López Candeira, *op. cit.*, 1980.

MAPA TOPOLOGICO DE LOS MUNICIPIOS DE CANTABRIA
 (según menciones)

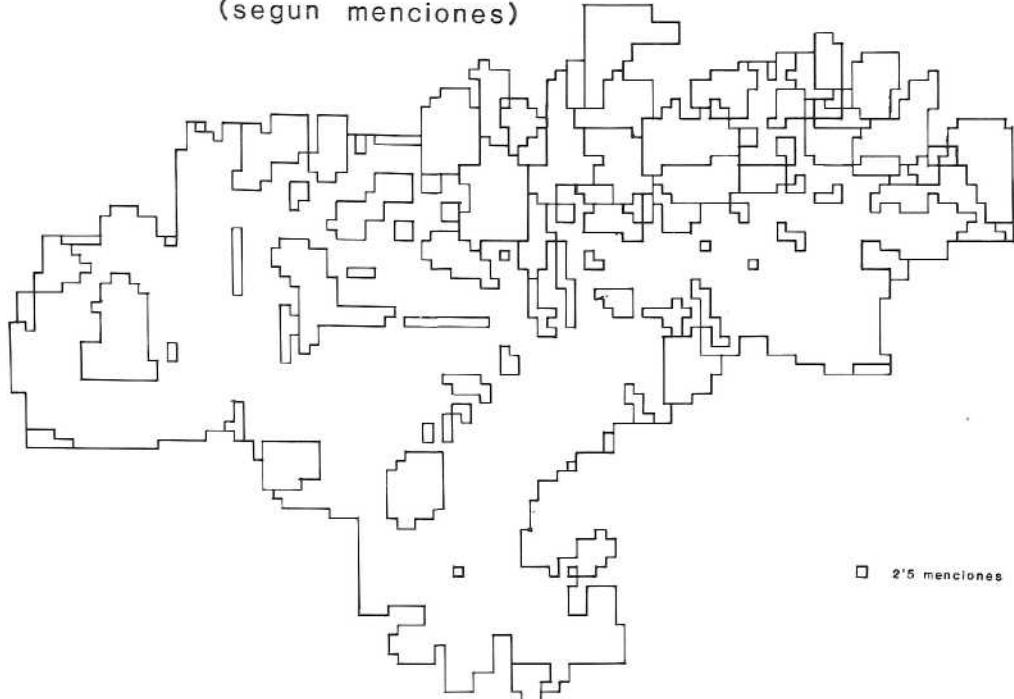


Fig. 4

**MAPA TOPOLOGICO DE LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS
 segun menciones**

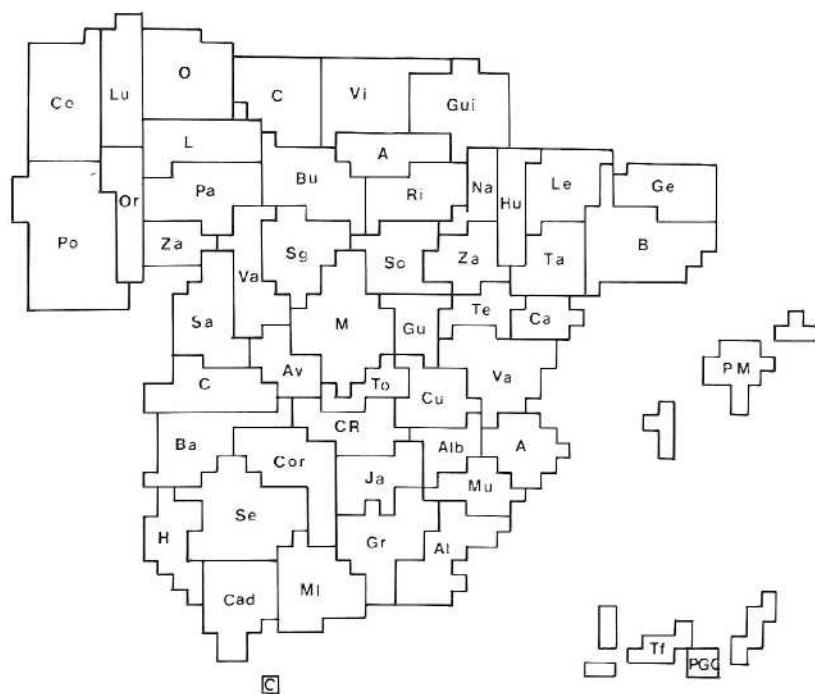


Fig. 5 □ 1 mención

2.1.3. *Estructura de los espacios nacional, continental y mundial*

Al igual que con los municipios de Cantabria, se

pidió a los estudiantes que mencionaran durante tres minutos lugares españoles. El mapa topológico resultante (fig. n.º 5) muestra cómo todas las provincias aparecen mencionadas, lo que da lugar,

MAPA TOPOLOGICO DE MENCIONES DE EUROPA

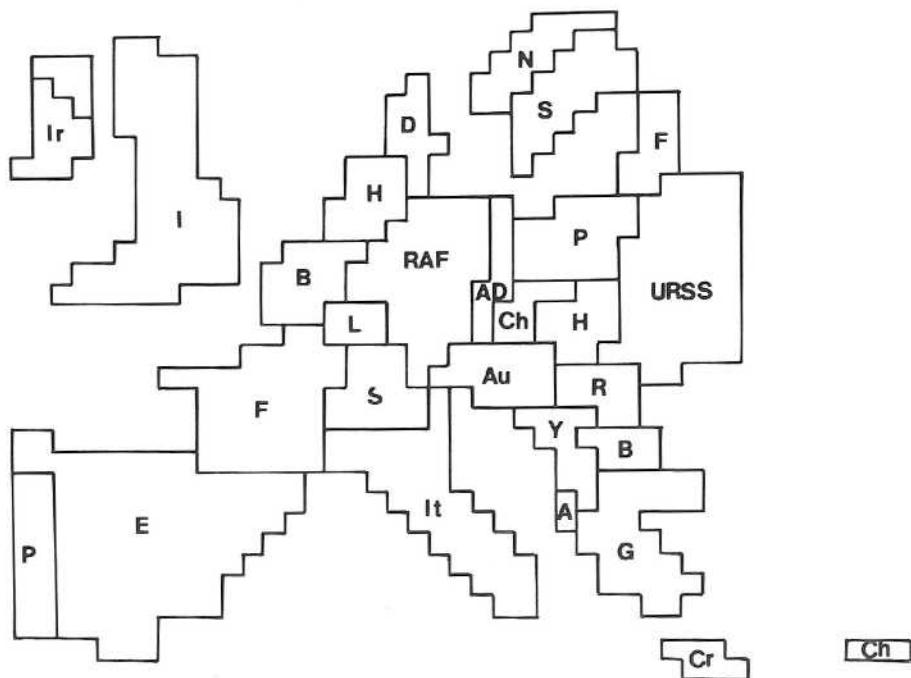


Fig. 6 1 mención

en su conjunto, a una imagen del espacio español notablemente homogénea y perfeccionada. Sin embargo, un análisis más detallado pone de manifiesto cómo aparecen algunas provincias con importantes desviaciones con respecto a la media de menciones, que es de 74,8. Así, Madrid, en el interior, y Sevilla, Barcelona, La Coruña, Oviedo, Vizcaya, Valencia y Guipúzcoa, todas ellas provincias costeras, con excepción de la primera, están representadas con más de 100 menciones, mientras que Zamora, Navarra, Teruel, Albacete, Guadalajara y Huesca, en el interior, y algunas provincias costeras mediterráneas, como Castellón y Murcia, así como Baleares, presentan desviaciones negativas con respecto a la media nacional.

La imagen del mapa provincial español de los encuestados santanderinos ofrece cierta deformación positiva con respecto a la región septentrional de la península, la propia Cantabria como espacio vivido (12), el País Vasco litoral, Asturias y Galicia; en menor grado, con respecto a las provincias castellanoviejas y leonesas, las cuales aparecen en su totalidad entre la media y una desviación típica positiva, y provincias muy localizadas del resto del territorio español. Las otras áreas están menos percibidas, destacando negativamente las provin-

cias de la llamada región castellano-manchega, que lo son menos nítidamente que las de la región andaluza, comparable en cuanto a número de menciones a la región castellano-leonesa.

Los factores «importancia demográfica» (Madrid, Barcelona, Sevilla...), «proximidad geográfica» (región cantábrica en su conjunto), y en menor grado «etnocentrismo» (Cantabria) y «sentido de pertenencia histórico-cultural» (Castilla la Vieja) y «turismo» (Andalucía, pero curiosamente no Baleares ni Canarias), parecen ser los más determinantes para explicar el mapa mental español de los encuestados santanderinos.

Por el contrario, el mapa topológico de menciones de Europa (fig. n.º 6) aparece menos proporcionalmente representado que el de España, lo cual pudiera explicarse porque los niveles de subjetivización de este espacio son mayores.

Con excepción de la U.R.S.S., cuya mención inmediata por su importancia en todos los órdenes de la vida internacional es comprensible, la totalidad de los países que presentan fuertes desviaciones positivas con respecto a la media pertenecen a la Europa Occidental: la propia España (270 menciones, cuando la media europea es de 58,4), Gran Bretaña (180 menciones), Francia (120 menciones), Italia (118 menciones), Alemania Federal (117 menciones), Grecia (82 menciones) y Suecia (74 menciones). Sin embargo, los contrastes dentro de este grupo son claros.

(12) Frémont, A.: *La région, espace vécu*, París. P.U.F., 1976, 223 pp.

Con desviaciones negativas con respecto a la media aparecen todos los países del área socialista (más de tres desviaciones típicas), y en una posición intermedia los países europeos del área occidental territorial y demográficamente menores: Austria, Suiza, Bélgica, Holanda, Noruega, Irlanda, Finlandia y Portugal.

Los resultados son manifiestamente expresivos por sí mismos. El factor «pertenencia al mismo sistema sociopolítico» (Europa Occidental) y el factor «turismo» (Italia y Grecia), son la clave explicativa del mapa mental europeo de los universitarios encuestados. Por el contrario, la «no pertenencia al sistema económico y sociopolítico socialista», y, con excepción de Portugal, la «lejanía geográfica real» (Europa del Este, Países escandinavos...), actúan como factores de repulsión espacial.

De todas las menciones de países del mundo, el continente europeo, y esencialmente su área occidental, según hemos analizado ya, suponen casi la mitad de las menciones: 1.810 sobre un total de 3.907. Las otras casi 1.900 menciones corresponden a los países del resto de los continentes.

El hecho más destacado es la preeminencia que respecto al total de menciones alcanza EE.UU. (350 en total), lo que demuestra que *subjetivamente* está más cerca del colectivo encuestado que cualquier país de la Europa Occidental y que casi de ésta en su conjunto. En el continente americano el peso de EE.UU., aunque inferior, es sólo comparable el que tienen todos los países de habla hispana en su conjunto, que son el colectivo más mencionado, a

pesar de que por países ocupen sólo puestos intermedios.

Otras áreas consideradas (analizamos áreas, conjunto de países, mejor que éstos individualmente, a no ser que destaque por sí solos) y que fueron altamente percibidas son el Oriente Próximo, Irán e Irak, Japón, China y la India. El resto de los países de Asia, África y Oceanía tienen una importancia mucho menor.

Estos datos y el mapa topológico adjunto (fig. n.º 7), muestran bien claramente la extraordinaria influencia que ejercen los medios de comunicación de masas a la hora de conformar imágenes subjetivas del mundo. La importancia que adquiere EE.UU. en el contexto mundial y en menor grado la U.R.S.S. dentro del ámbito europeo, son el mejor exponente de ello.

Por tanto, parece demostrarse que el factor mass-media es más importante que el de pertenencia «cultural» a la hora de configurar subjetivamente el mapa mundial.

2.2. Evaluación de los espacios rural, urbano y de distintas regiones y áreas del Estado español

El enfoque evaluativo tiene una gran importancia en los estudios de Geografía de la Percepción, porque determina las preferencias o los rechazos de los encuestados y, en definitiva, y como consecuencia, su comportamiento, lo cual tiene amplias implicaciones espaciales (pensemos, por ejemplo, en los movimientos migratorios).

MAPA TOPOLOGICO DE MENCIONES DEL MUNDO (excepto EUROPA)

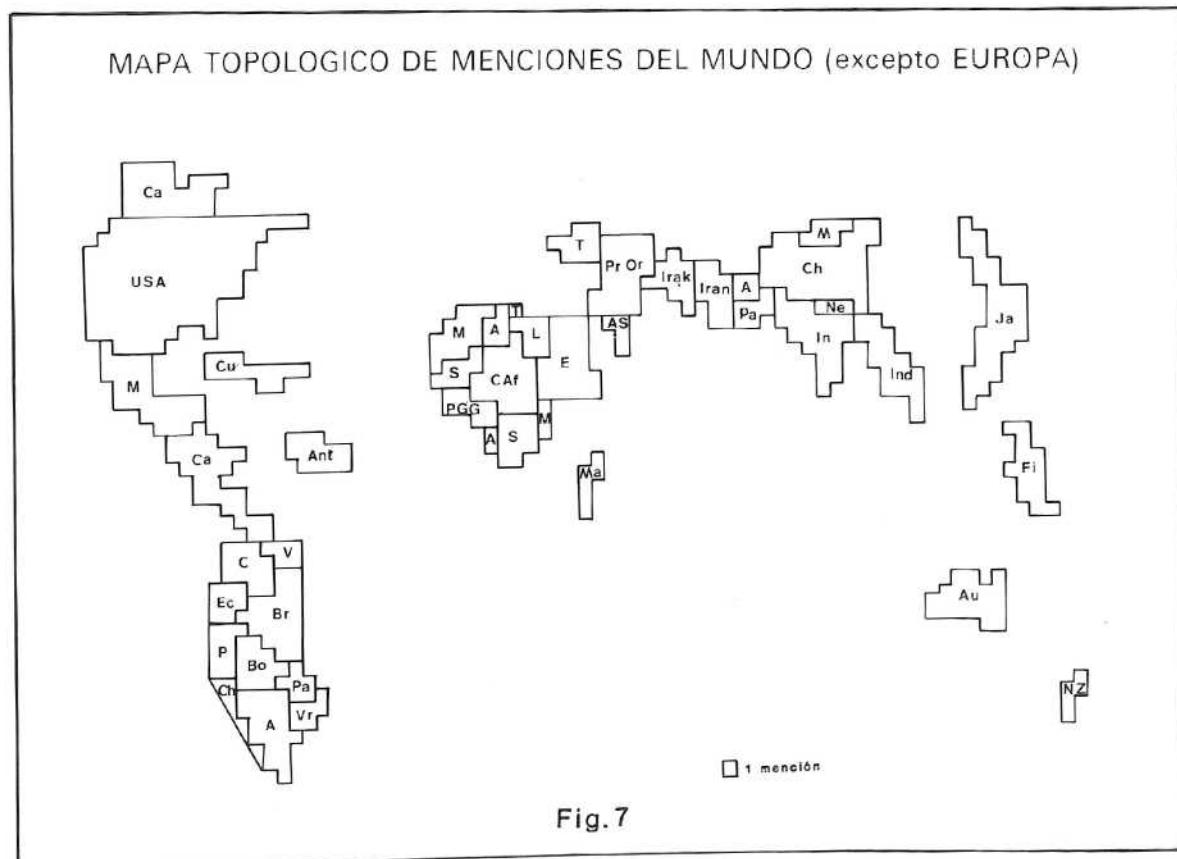
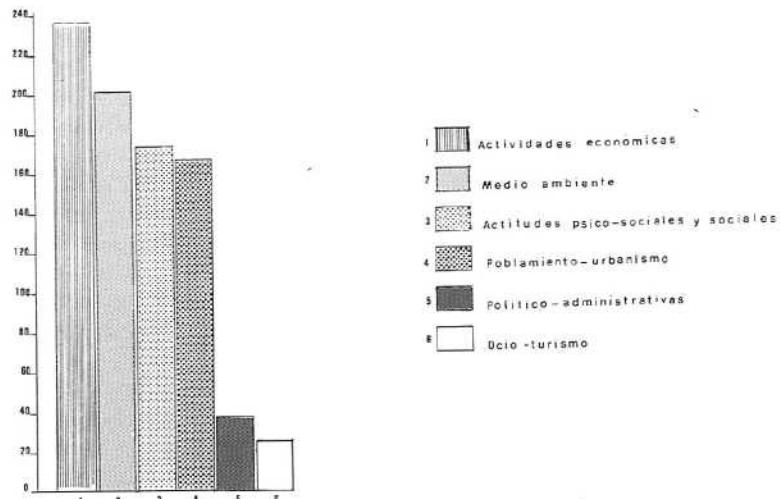


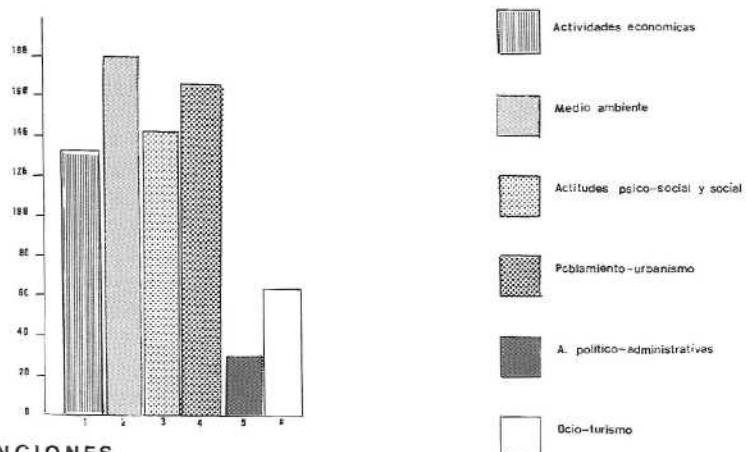
Fig. 7



CARACTER DE LAS MENCIONES
HECHAS SOBRE LA IDEA DE PUEBLO
POR UNIVERSITARIOS DE CANTABRIA

Fig. 8

Fig. 9



CARACTER DE LAS MENCIONES
HECHAS SOBRE LAS IDEAS DE
CIUDAD POR UNIVERSITARIOS CANTABROS

2.2.1. La evaluación del espacio rural: sobre la idea de «pueblo»

Para el colectivo santanderino encuestado —véase el gráfico de la fig. n.º 8—, la idea de pueblo está vinculada fundamentalmente a los siguientes caracteres:

a) Las actividades económicas (cuyas menciones

alcanzan la cifra de 223 menciones, es decir, el 28,0 por 100 del total de las mismas), esencialmente a los conceptos de «ganado» (97 menciones), «agricultura» (89) y más secundariamente «trabajo» (18), «aperos» (9), «tierra» (9), etc. En otras palabras, más de la cuarta parte de la imagen del medio rural se explica a través de conceptos que responden a un tipo de economía específica: la agropecuaria.

b) Los conceptos ligados al medioambiente, en sentido más o menos estricto, explican casi otra cuarta parte de la imagen de «pueblo». Esta imagen está basada, sobre todo, en conceptos tópicos, estereotipados, tales como «tranquilidad» (77 menciones), «naturaleza» (37), «aire puro» (23), «pradera», «espacios abiertos»..., lo cual responde claramente a lo que, muy acertadamente, Mario Gaviria ha denominado el «mito de la clorofila».

c) Las características de tipo social o psico-social explican poco más del 20 por 100 de la imagen restante de «pueblo». Los conceptos se presentan enormemente dispersos en cuanto a sus formulaciones concretas: «emigración» (14 menciones), «campesinado» (13), «pobreza» (11), «comunidad» (11) y «aislamiento» (10). Otros conceptos más o menos ambiguos representan menos de esta baja cifra, como los de «sencillez», «soledad», «belleza» y «tradición». Y algunos responden a la idea de «pueblo» como reserva de determinados valores morales o sociales: la «afabilidad», la «campechanería», el «arraigo», la «humanidad», la «nobleza», la «sinceridad»...

En definitiva, la idea que el colectivo santanderino encuestado tiene del concepto «pueblo», y por extensión del «espacio rural», ha de considerarse como mitificada (pues los aspectos positivos son los predominantes) y parcial (ya que la dimensión económica y medio-ambiental explica más del 50 por 100 de la misma).

2.2.2. La evaluación de los espacios urbanos: aproximación a la idea de «ciudad»

Para nuestros encuestados, la idea de «ciudad» va a estar ligada, por el contrario, a dos bloques de características esenciales: las que hacen referencia al «medio-ambiente» y las que se relacionan con el «urbanismo»; ambas explican más de la mitad de la imagen que se posee sobre los espacios urbanos. En segundo plano (valores relativos entre el 20 y el 25 por 100), aparece el bloque de valoraciones que están vinculadas a características sociales o psicosociales y económicas. Y, ya en un tercer nivel (véase fig. n.º 9), y con menos del 10 por 100 de menciones específicas, las características ligadas al ocio y al turismo junto con la política (13).

Si antes indicábamos que la idea de «pueblo» estaba altamente idealizada, mitificada, destacándose de ella connotaciones predominantemente positivas, la de «ciudad» va a estar explicada justamente por lo contrario: por connotaciones de tipo negativo. Si aquélla era parcial, también lo va

(13) El número de menciones (valor absoluto superior a 10) de cada concepto ligado a estos grupos de características fueron las siguientes: a) *medio ambiente* (contaminación, 72; ruido, 43; coches, 37; aglomeración, 31; asfalto, 16; grande, 10); b) *urbanismo* (urbanismo, 52; servicios, 44; edificios, 38; tráfico, 13); c) *aspectos sociales y psico-sociales* (gente, 28; prisa, 27; stress, 14; agobio, 10; despersonalización, 10); d) *actividades económicas* (servicios, 44; industria, 38; trabajo, 10); e) *ocio y turismo* (cultura, 26; diversiones, 20); f) *actividades político-administrativas* (burocracia, 13).

a ser ésta, polarizándose en torno a unos cuantos tipos de características que harán referencia fundamentalmente a problemas de tipo medioambiental y urbanístico.

La imagen de «ciudad», de «espacio urbano», se hace así quasi-sinónima de área metropolitana, de gran ciudad, siendo, por tanto, más semejante a la que pudiera ofrecer Madrid, Barcelona o incluso Nueva York, que la que cada día les proporciona su espacio vivido, Santander, que, a juzgar por estos datos, no aparece como una realidad mínimamente objetivada, conceptualizada (14).

2.2.3. La valoración del espacio inmediato: la ciudad de Santander y algunas áreas y regiones españolas

En una de las preguntas de la encuesta se pedía a los estudiantes que asociaran a unas determinadas regiones y áreas españolas, y a la propia ciudad de Santander, los conceptos, las ideas y las valoraciones que creyeran las identificaran más claramente. Los resultados son extraordinariamente expresivos, como puede comprobarse en el gráfico adjunto (fig. n.º 10) y en el cuadro n.º 3, que se presenta a continuación.

En la formación de imágenes sobre estas áreas del Estado español no parece haber intervenido una información que haya partido de una base objetiva, sino más bien mitos y estereotipos.

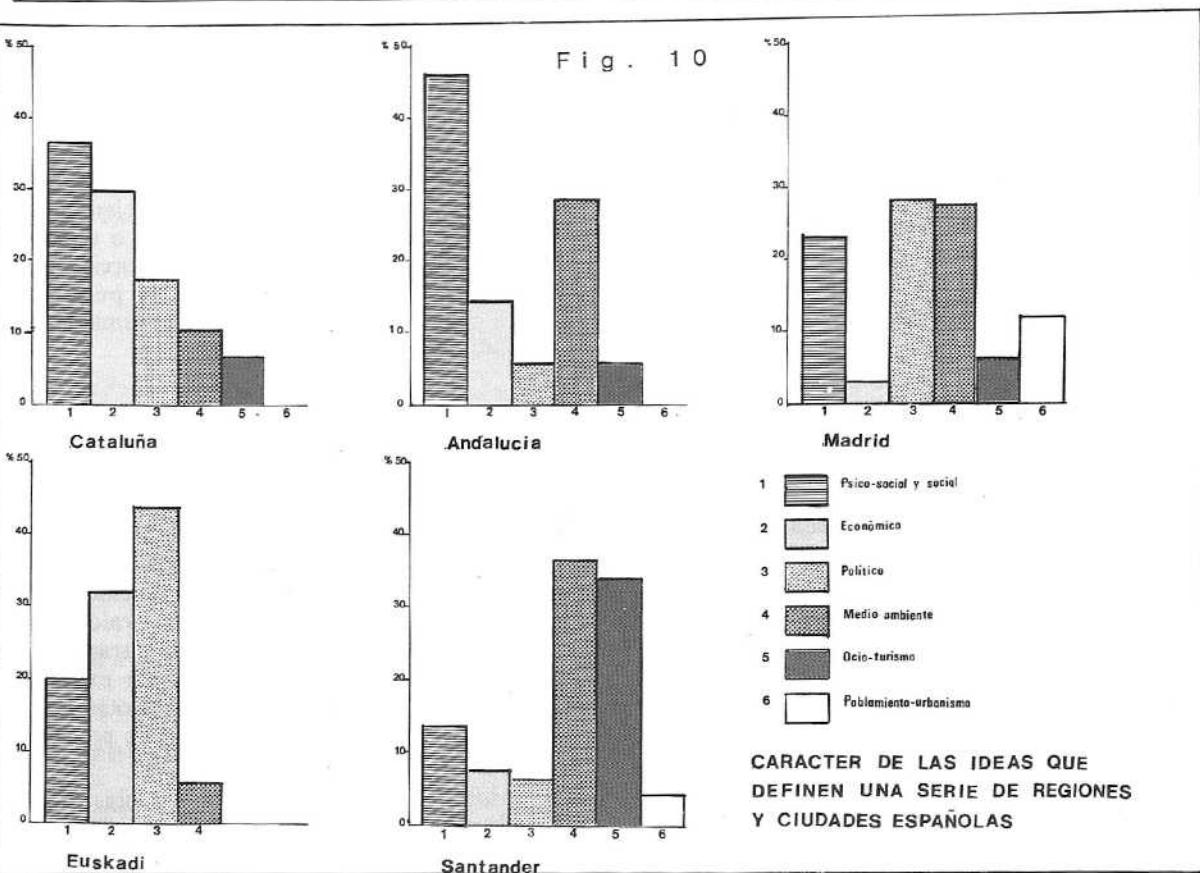
Así, la idea de Cataluña está conformada en gran medida por las características sociales y psicosociales atribuidas al pueblo catalán. Aunque el problema político, como problema de Estado, sea objetivamente semejante al del País Vasco, abstracción hecha del territorio, esta región (Euskadi) se percibirá sobre todo en base a criterios (problemas) de tipo político («terrorismo», «nacionalismo»), términos en los que coincide más del 40 por 100 del colectivo encuestado. En el caso de Cataluña, características económicas («industria», «capitalismo», «comercio», «desarrollo»...) y psico-sociales («cultura», «laboriosidad», «idioma», «ahorro»...) desvían la atención del problema político catalán (15).

La idea que los santanderinos poseen de Madrid y de los madrileños está conformada, fundamentalmente, por la política oficial de Estado («capital», «centralismo», «gobierno», «Cortes», «centro»...), y muy escasamente, tan sólo el 3 por 100 de menciones, por sus características económicas, por su importancia incuestionable como centro turístico (6,1 por 100) o por sus peculiaridades y/o problemas urbanísticos (12,2 por 100). Las características sociales o psico-sociales que los santanderinos atribuyen a los madrileños son «externas» a éstos,

(14) No nos atrevemos a decir que sólo los medios de comunicación de masas sean los causantes de esta deformación de la imagen, de esta potenciación de ideas y de conceptos. Lo que si creemos poder demostrar es su innegable influencia.

(15) La imagen, que a lo largo de la historia ha sabido crearse un pueblo a través de sus políticos, intelectuales, etc., se manifiesta aquí claramente.

Fig. 10



CARÁCTER DE LAS IDEAS QUE
DEFINEN UNA SERIE DE REGIONES
Y CIUDADES ESPAÑOLAS

pues se derivan del tamaño y crecimiento de la «ciudad»: «stress», «gente», «deshumanización»...

Andalucía es percibida por el colectivo encuestado sobre todo en términos sociológicos («pobreza», «latifundio», «hambre», «explotación», «terrateniente», «jornaleros»...), generalizando problemas para toda la región sin distinguir entre su vertiente oriental y occidental. Aspectos medio-ambientales, y esencialmente la idea de «sol» —con 81 menciones— conforman casi el 30 por 100 restante de la imagen andaluza en Santander, dato extraordinariamente significativo del simplismo con que se ha abordado la profunda complejidad andaluza. El ocio, el turismo y la variable política no llegan a conformar el 11 por 100 de la imagen regional.

Estereotipos o simplificaciones excesivas, mitos o simplificaciones infundadas, e ideas preconcebidas explican estos datos y tienen plena validez para comprender la propia evaluación que hacen los universitarios santanderinos de su propio espacio urbano. En casi un 70 por 100, esta imagen se reduce a dos aspectos: medioambientales y turísticos («lluvia», «humedad», «belleza», «tranquilidad», «montaña», «verde», «Sardinero», «Bahía», «mar», «playas», «puerto», «verano»...). Como ya se puso de manifiesto en la forma de estructurar el espacio urbano santanderino, esta imagen está más próxima a la de un turista ocasional que a la de una persona mínimamente integrada en su espacio cotidiano, vivido. Las características o aspectos sociológicos definidos y propios de Santander no se perciben, con excepción de su «burguesía». Las variables económicas se captan, asimismo, muy escasamente (el «comercio» aparece citado 14 ve-

ces). Finalmente, hay un gran relegamiento de las cuestiones urbanas, cuyas menciones suponen sólo el 4 por 100.

La conclusión que podemos sacar de este subapartado es que la información acumulativa recibida a lo largo del proceso educativo tiene escasa incidencia en la formación de imágenes, si se la compara con la que poseen las experiencias propias y las de otras personas y, especialmente, la influencia de los medios de comunicación de masas. El tipo de representación así formada puede considerarse como una imagen que ha de ser, lógicamente, poco matizada y distorsionada. Las actuaciones derivadas de estas imágenes así elaboradas, como señala Estébanez (1979, p. 20), pueden ocasionar serios problemas de tipo económico y de solidaridad política y social dentro de un país. Los resultados antes comentados, y esencialmente los que hacían referencia a Euskadi, lo prueban sobradamente.

2.3. Los espacios preferenciales

Finalmente, analizamos también los espacios preferenciales de los santanderinos que, lógicamente, han de entenderse y explicarse como una consecuencia de lo expuesto anteriormente. Los encuestados perciben unos espacios que dan lugar a una estructuración de los mismos basándose en unos factores determinantes, según hemos señalado. Dichos espacios son evaluados positiva, negativa o asépticamente y, como consecuencia, se prefie-

CUADRO 3

CARACTER E IDEAS QUE DEFINEN A DIVERSAS AREAS ESPAÑOLAS TAL COMO SE PERCIBEN ESTAS EN SANTANDER

AREAS	CATALUÑA	ANDALUCIA	MADRID	EUSKADI	SANTANDER					
SOCIALES Y PSICOSOCIALES	Cultura	56	Pobreza.....	104	Cultura	33	Cultura	35	Cultura	18
	Laboriosidad..	36	Alegria	83	Stress.....	26	Repulsa.....	28	Burguesia	14
	Idioma.....	32	Latifundio....	19	Gente.....	23	Inseguridad....	19	Pequeña	10
	Ahorro	27	Hambre.....	17	Deshumaniza..	18	Desigualdad....	19	Otras	36
	Riqueza.....	26	Explotación ..	16	Otros	54	Cualidades	19		
	Folklore	14	Terrateniente ..	10			Otras	8		
			Arabe	10						
			Jornalero	10						
			Otras	1						
	Total	191	Total	207	Total	154	Total	117	Total	78
	31,9 %		46,9 %		23,0 %		21,8 %		13,1 %	
ECONOMICAS	Industria	116	Olivo	21	Servicios	9	Industria	172	Comercio	14
	Capitalismo ...	30	Agricultura....	20	Otras	11			Ganadería	12
	Comercio	22	Víña/vino	13					Pesca	11
	Desarrollo.....	20	Otras	9					Otras	7
	Total	188	Total	63	Total	20	Total	172	Total	44
	31,4 %		14,3 %		3,0 %		32,2 %		7,4 %	
POLITICAS	Autonomía	60	Autonomía	24	Capital	55	Terrorismo	109	Capital	20
	Política	15			Centralismo ...	42	Nacionalismo ..	103	Cantabria	10
	Regionalismo ..	13			Gobierno.....	31			Otras	6
	Independencia ..	11			Centro	31				
	Otros	4			Cortes	30				
	Total	114	Total	24	Total	189	Total	212	Total	36
	19,0 %		5,4 %		28,2 %		40,6 %		6,0 %	
MEDIO-AMBIENTALES	Naturaleza	56	Sol.....	81	Contaminac....	72	Naturaleza	29	Lluvia/ Humedad ...	29
	Otras	9	Sequía	27	Aglomeración..	45			Belleza	49
			Hermoso	15	Tráfico	30			Tranquilidad ..	36
					Ruidos	22			Montaña	31
					Otras	15			Verde	16
	Total	65	Total	123	Total	184	Total	29	Sardinero	13
	10,8 %		28,0 %		27,5 %		5,4 %		Otras	35
OCIO-TURISMO	Turismo	26	Turismo	26	Museo	22			Mar	77
	Fútbol	15			Diversión	15			Playa	53
					Otras	4			Turismo	38
									Puerto	16
									Verano	12
	Total	41	Total	26	Total	41			Casino	4
	6,9 %		5,4 %		6,1 %				Total	200
									33,4 %	
URBANISMO					Ciudad	30			Ciudad	18
					Comunicac... .	10			Otras	6
					Otras	31				
					Total	71			Total	24
					12,2 %				4,0 %	
	Total general ..	599	Total general ..	441	Total general ..	699	Total general ..	535	Total general ..	598
	100,0 %		100,0 %		100,0 %		100,0 %		100,0 %	

(Nota: Se incluyen aquellas ideas o conceptos o 10 o más menciones. El resto se incluyen en el apartado de «otras», a no ser que sea una sola, en cuyo caso se especifica).

FUENTE: Encuesta.

ren unos espacios del conjunto de los percibidos, rechazándose otros. El resultado de esto es una mayor simplificación de los mismos, como lo prueban las figuras n.º 11, 12, 13, 14 y 15, si se las compara con las figuras n.º 3, 4, 5, 6 y 7.

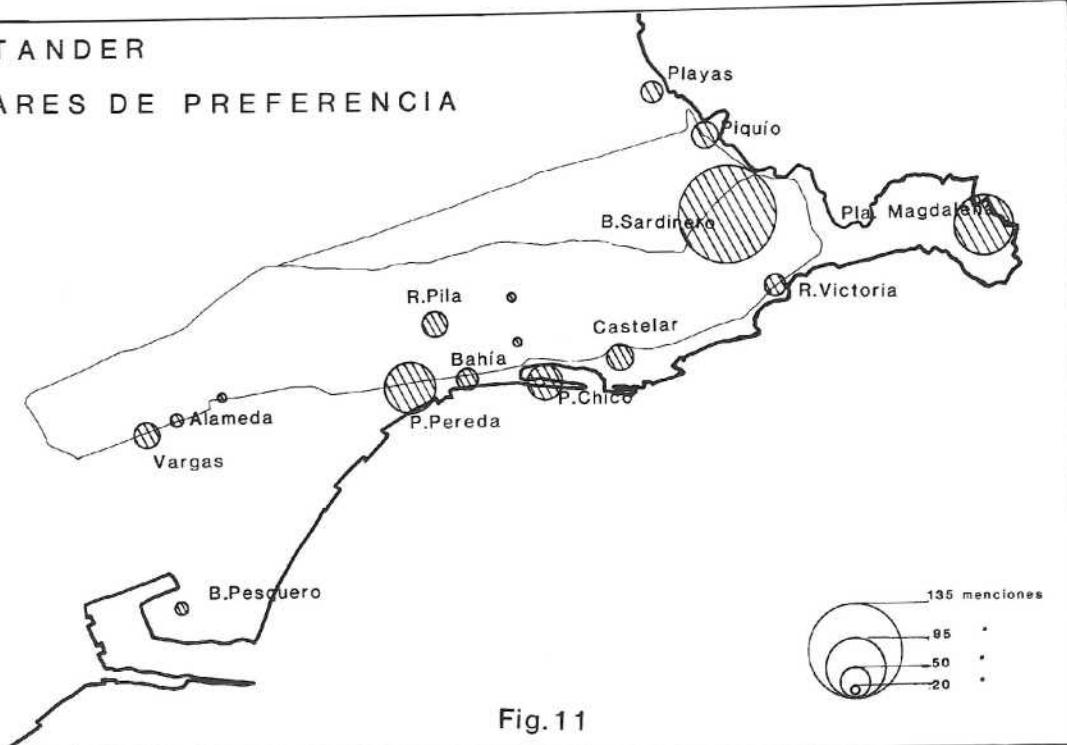
Así, los lugares de preferencia de la ciudad de Santander (fig. n.º 11) se circunscriben prácticamente a las áreas urbanas costeras, a la fachada marítima de la ciudad, apareciendo por orden de mayor a menor número de citaciones los siguientes sectores urbanos: el barrio del Sardinero que, junto con la Magdalena, el Faro, las Playas, Piquío y

Cabo Mayor —puntos o áreas integradas todas en el Sardinero y muy próximos al mismo—, suponen más del 50 por 100 del total de las menciones. El Paseo Pereda, Puerto Chico y Castelar suman casi el 25 por 100, y el otro 25 por 100 restante corresponde a los sectores del «interior» de la ciudad: Vargas, el «Centro», el Pº Menéndez Pelayo...

Los municipios de preferencia de Cantabria (fig. n.º 12) se circunscriben, asimismo, a la orla costera, exceptuando algunos núcleos interiores como Potes, capital de la Liébana. Destacan entre

SANTANDER

LUGARES DE PREFERENCIA



los primeros, Santillana del Mar, San Vicente de la Barquera, Laredo, Comillas, Castro-Urdiales, la propia ciudad de Santander, Noja... Juntos suponen más del 60 por 100 del total de municipios citados como preferidos. Evidentemente, la imagen medio-ambiental y turística de la región subyace detrás de estos datos, deformando y condicionando las preferencias espaciales.

El mapa topológico de preferencias de las provincias españolas (fig. n.º 13) vuelve a ser, obviamente, una simplificación del de las menciones. Por tanto, se insiste en las mismas áreas regionales, aunque las interiores, con excepción de Madrid, Toledo y Salamanca, aparecen prácticamente desestimadas. El País Vasco —relacionése este hecho con lo dicho en el punto anterior— se presenta notablemente reducido al igual que Galicia, adquiriendo una cierta importancia las regiones de Andalucía, Cataluña, Baleares y Canarias, por este orden de preferencias.

Es de destacar el alto grado de «etnocentrismo» que muestra el colectivo encuestado y que se refleja en el mapa representado en la ya citada fig. n.º 13: Cantabria se presenta con una preponderante importancia. Sin embargo, este notable grado de «etnocentrismo» es inferior al que en otros estudios, realizados con esta misma metodología y sobre colectivos semejantes (16) presentan el País Vasco (estudio realizado en Alava) y Cataluña (estudio llevado a cabo en Gerona), y superior al de los castellano-manchegos (trabajo realizado en Ciudad Real), hechos estos de cierta importancia para aproximarse a un tema que aquí dejamos esbozado

por falta de espacio en este artículo: el de la conciencia territorial y el del sentido de pertenencia territorial.

El mapa topológico europeo de preferencias (fig. n.º 14) es, si cabe, más expresivo que el de España (compárese figs. n.º 13 y 14). Por su nivel de preferencia, destacan de una manera extraordinaria los países comunitarios y, especialmente, Italia y Grecia, como consecuencia de los factores ya explicitados. No aparece mencionado Portugal, lo que es casi una constante en los estudios de Geografía de la Percepción realizados en España, y en casi ninguna medida los países del este europeo con excepción de la U.R.S.S.

Parecidas consideraciones habría que hacer para el mapa de preferencias de los países del mundo (véase fig. n.º 15), exceptuados los europeos, en el que destaca claramente el continente americano y países muy concretos y localizados de Asia y África como el Japón, China, India y Egipto, entre otros.

3. CONCLUSIONES

1. La utilización de este método de encuestas en la Geografía y en la Planificación posibilita la participación del individuo en el proceso de la toma de decisiones, especialmente si se le hacen llegar las conclusiones de la encuesta, pudiendo ser necesaria en ocasiones el empleo de *contraimágenes* que sirvan para completar su percepción del medio y aproximar la imagen residual del mundo real a la imagen del mundo real en sí, con lo que incrementaríamos el nivel de conciencia de su acción y reduciríamos el grado de instrumentalización que el

(16) Estébanez (1979, pp. 19-20).

**MAPA TOPOLOGICO DE LOS MUNICIPIOS DE CANTABRIA
según preferencias**

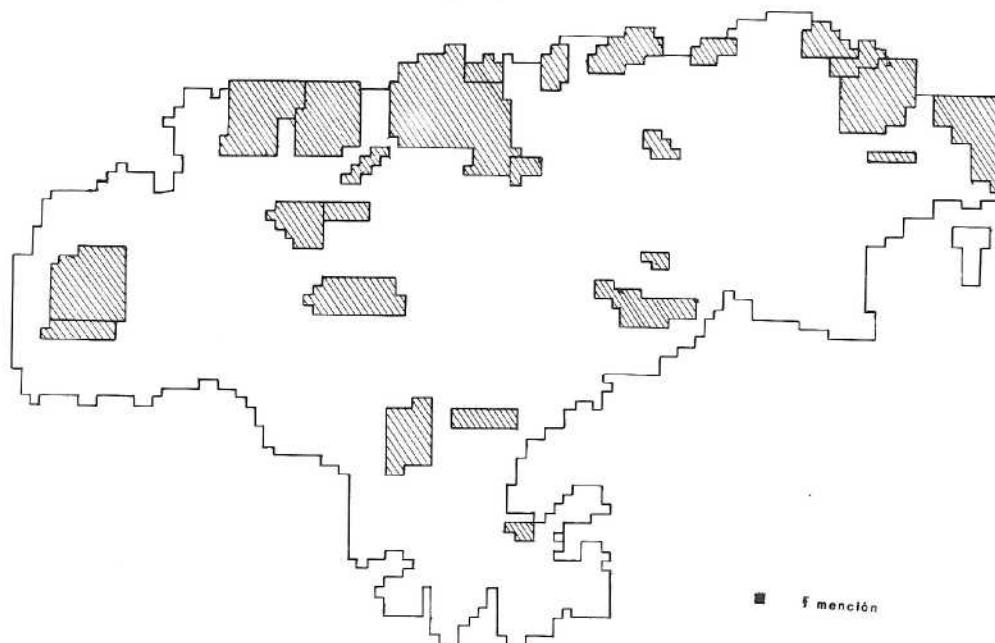


Fig. 12

**MAPA TOPOLOGICO DE PREFERENCIAS
DE LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS**

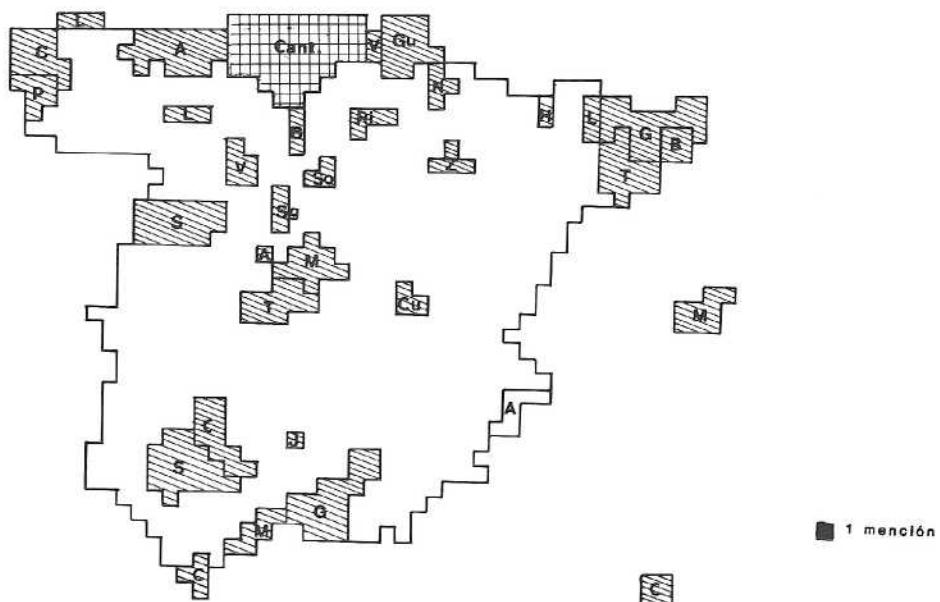


Fig. 13

MAPA TOPOLOGICO EUROPEO DE PREFERENCIAS

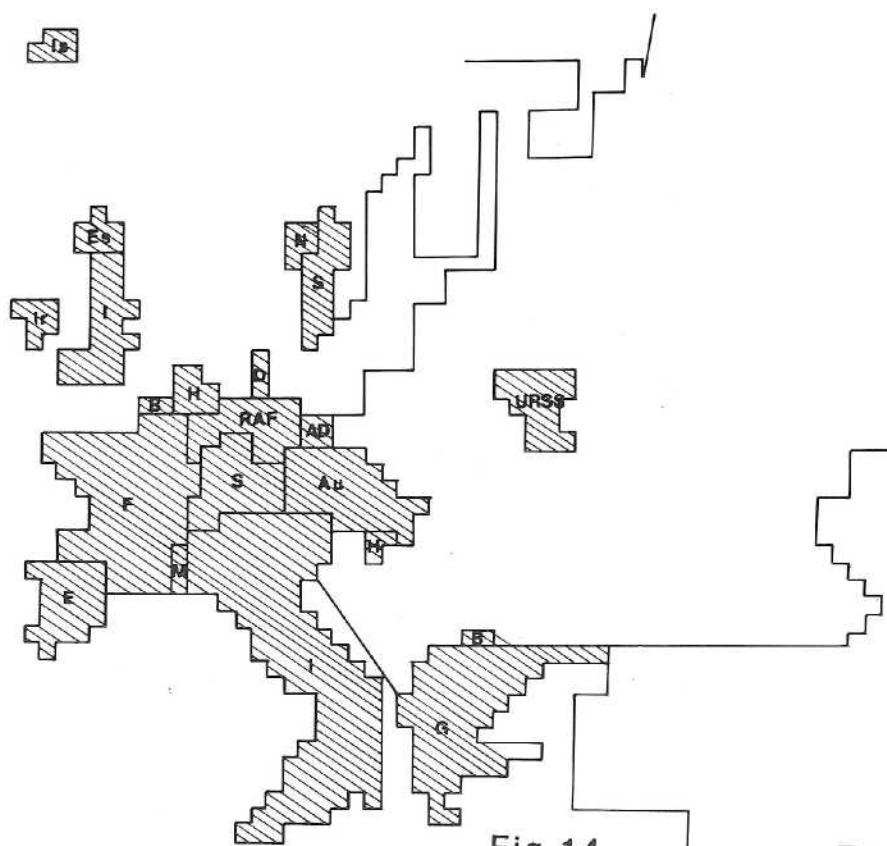
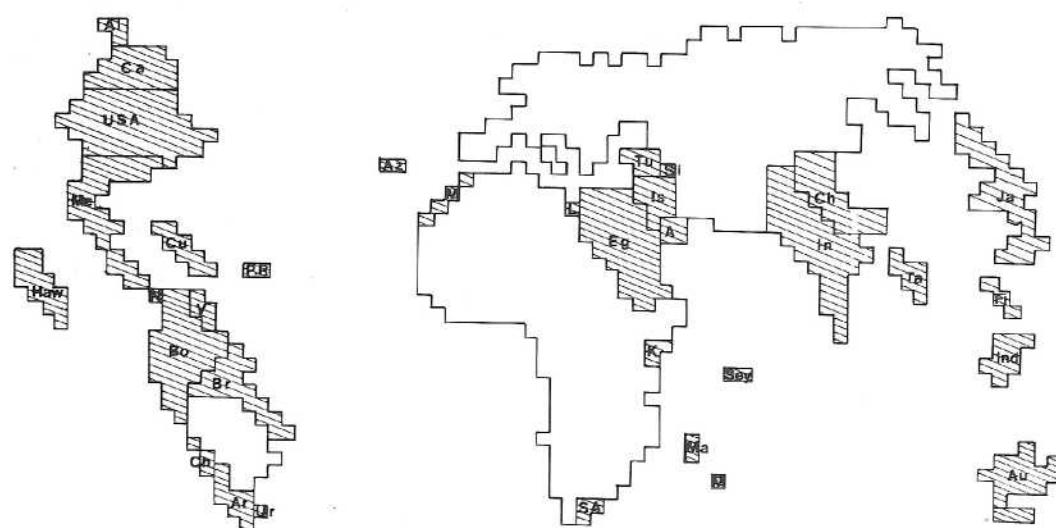


Fig. 14

 1 mención

MAPA TOPOLOGICO MUNDIAL DE PREFERENCIAS



• 1 mesada

Fig. 15

sistema hace del individuo, elevando a éste a la categoría de sujeto de la Planificación y no dejarlo convertido en un simple objeto de la misma.

2. La organización del espacio vivido es distinta para los habitantes de los núcleos rurales que para la de los núcleos semiurbanos, y la de éstos difiere de la de los urbanos, que, a su vez, se aparta de la de los metropolitanos. Dichos espacios descienden en legibilidad, organización, estructuración, singularización, vivenciación y sentido de pertenencia desde los primeros hasta los últimos. Hechos que hay que tener en cuenta a la hora del Planeamiento urbano, pues éste, en los años de máximo desarrollo capitalista, ha hecho posible y ha agrandado las preferencias entre uno y otro tipo de espacios, que creemos que hay que tender a reducir.

3. El sentido de pertenencia regional o de conciencia territorial de los encuestados revela el estado actual del tema y plasma gráficamente la sensación de confusión de los habitantes de un área cuya estructura territorial —punto fundamental en la Ordenación del Territorio— es extraordinariamente compleja. Por otra parte, pensamos que para aproximarse a la conciencia regional de un colectivo son también útiles las encuestas de la Geografía de la Percepción.

4. El enfoque evaluativo de la Geografía de la Percepción posibilita al planificador el anteponerse a la acción de un colectivo, el predecir, normalmente, dicha evaluación a la acción. Debido a ello, la variable «percepción» debiera ser introducida en los estudios sobre lugares centrales y sobre movimientos migratorios. A través de este tipo de estudios, la Geografía y la Planificación pueden relacionarse más estrechamente con el amplio campo de la teoría de la información.

5. Parece existir una correlación positiva entre espacios urbanizados y desarrollados industrial y

turísticamente y el nivel perceptivo preferencial. Los medios de comunicación de masas, dominados por las clases más favorecidas, han sido los manipuladores de estas imágenes, que hoy resultan difícilmente desligables de la percepción social del espacio.

6. En cuanto a la percepción espacial en sí, se constata una jerarquización en los niveles o grados de percepción que nos permite hablar de espacio cotidiano, espacio conocido y espacio imaginado.

7. La percepción espacial, el grado de percepción espacial, está directamente correlacionado con el nivel cultural y social de los individuos, y, por lo general, son precisamente los individuos y grupos sociales menos favorecidos los más críticos con los sistemas de comunicación de masas, y los más expuestos a los objetivos de éstos.

A estas conclusiones habría que añadir otras de carácter más amplio, con las que concluimos este estudio, cuales son:

8. Los trabajos de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, por su complejidad, abren a la Geografía hacia otras ciencias, al tener que ser enfocados de una manera interdisciplinaria. Sin embargo, es preciso seguir investigando en el proceso y métodos de medición de las imágenes, cuestión que, a pesar de los esfuerzos realizados en los países anglosajones, continúa siendo el punto flaco de esta corriente geográfica.

9. El análisis de las imágenes mentales interpuestas entre el hombre y el medio, tan decisivas en las decisiones, ya que a partir de ellas se toman, es de capital importancia en la Planificación y Ordenación del Territorio. Esto es así porque las decisiones de los diferentes individuos que intervienen en él se adoptan en función de las imágenes mentales que estos individuos se han hecho del medio y no del medio en sí.

BIBLIOGRAFIA

- BAILLY, A. S., «La perception des paysages urbains. Essay metodologique». *L'espace géographique*. 1973. N. 3, pp. 211-217.
- , «La perception de l'espace urbain: les concepts, les méthodes d'étude et leur utilisation dans la recherche géographique». *Bulletin de l'Association de Géographes Françaises* (1976), pp. 389-393.
- , *La Percepción del espacio urbano* (1979). Madrid. Ed. I.E.A.L.
- BOSQUE MAUREL, J., «Percepción, comportamiento y análisis geográfico». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXV, n. 1-12. Madrid, 1979, pp. 7-37.
- BRUNET, Roger, «Espace, perception et comportement». *L'espace géographique* (1973), n. 3, pp. 189-203.
- CASTRO AGUIRRE, C., «Una indagación acerca del espacio métrico, espacio físico y espacio psicológico en Geografía». *Lurralde. Investigación y espacio*, n. 1, 1978, pp. 23-35.
- , «Introducción a la Geografía comportamental». *Lurralde. Investigación y Espacio*, n. 3, 1980, pp. 9-41.
- CALVO, F., *El riesgo, un intento de valoración geográfica*. Discurso leído el 27 de mayo de 1982 en su recepción pública como miembro de la Academia Alfonso X El Sabio. Murcia, 1982, 48 pp.
- CAPEL, Horacio, «Percepción del medio y comportamiento geográfico». *Revista de Geografía de la Universidad de Barcelona*. Vol. VIII, n. 1 y 2. 1973, pp. 58 a 150.
- , «Image de la ville et comportement spatial des citadins». *L'espace géographique*. París, 1975, pp. 73-80.
- , *Filosofía y Ciencia en la Geografía Contemporánea*. Barcelona. Ed. Barcanova, 1981.
- ESTÉBANEZ ALVAREZ, J. G., «La Geografía de la Percepción del Medio y la Ordenación del Territorio». Comunicación presentada al *I Congreso de Ordenación del Territorio*. CEOTMA. Madrid, 1979.
- , «Consideraciones sobre la Geografía de la Percepción». *Paralelo 37*, n. 3, 1980, pp. 5-23.
- , «Problemas de interpretación y valoración de mapas mentales». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n. 1, 1981, pp. 15 a 40.

- , *Tendencias y problemática actual de la Geografía* (1982). Madrid. Ed. Cincel.
- FREMONT, E., *La region, espace vécu* (1976). París. P.U.F.
- GARCÍA BALLESTEROS, Aurora, «Tendencias fenomenológicas y humanísticas de la Geografía actual». *II Coloquio Ibérico de Geografía*. Lisboa, 1980 (en prensa).
- GARCÍA RAMÓN, M. D., «Nuevos horizontes geográficos en la década de los 80: nota sobre el enfoque humanístico y fenomenológico del hombre y su entorno». *II Coloquio Ibérico de Geografía*. Lisboa, 1980 (en prensa).
- GÓMEZ MENDOZA, J.; MUÑOZ, J., y ORTEGA, N., *El pensamiento geográfico* (1982). Madrid. Ed. Alianza (Alianza Universal).
- GOULD, D. & WHITE, R., *Mental Maps* (1974). London. Ed. Penguin.
- LÓPEZ CANDEIRA, J. A., *La escena urbana. Análisis y evaluación* (1980). Madrid. CEOTMA, 138 pp.
- LUIS GÓMEZ, A., y URTEGA, L., «Estudio del medio y Heimatkunde en la Geografía escolar. *Geocrítica*, n. 38. Barcelona, 1982.
- LYNCH, K., *La imagen de la ciudad* (1974). Buenos Aires. Ed. Infinito (1.ª ed. americana 1959).
- MADIOT, Y., *L'aménagement du Territorire*, 1979, París. Ed. Masson.
- MARTÍNEZ DE PISÓN Y STAMPA, E., «El paisaje interior». En *Homenaje a Julio Caro Baroja*. Centro de Estudios de Investigaciones Sociológicas. Madrid, 1978, pp. 755-769.
- REQUÉS VELASCO, P., y GARCÍA CODRÓN, J. C., «Una encuesta de Geografía de la Percepción». *II Encuentro de Estudiantes de Geografía*. Universidad de Salamanca. Abril 1979.
- REQUÉS VELASCO, P., «La Geografía de la Percepción y del Comportamiento: un intento de renovación metodológica y epistemológica». *III Encuentro de Estudiantes de Geografía*. Universidad de Granada, abril 1980 (27 pp.).
- , «Espacio subjetivo y Ordenación de Territorio. Memoria». *Clausura del VI Curso de Ordenación del Territorio*. Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1981.
- SAENZ LORITE, M., «Esquema de la evolución de la Geografía. De la Geografía clásica a la Geografía de la Percepción». *Paralelo 37*, n. 2, 1978, pp. 755-769.

Bibliografía

Ensayo bibliográfico sobre Cantabria. La organización de su espacio

Enrique Orduña Rebollo

INTRODUCCIÓN

Volvemos a nuestras habituales colaboraciones bibliográficas en la revista CIUDAD Y TERRITORIO, incorporando, con motivo de este número monográfico dedicado a Cantabria, una aportación sobre el tema, ciertamente modesta e incompleta, pero ya advertirá el usuario, pues a él va dirigida, que el título explica suficientemente su contenido: es un ensayo bibliográfico, no una monografía exhaustiva.

A la vista del material de que disponemos se ha articulado una estructura basada en los siguientes conceptos:

- Historia local.
- Historia económica.
- Historia urbana.
- El proceso autonómico.
- La estructura económica.
- La ordenación del territorio.
- El incendio y el cambio urbano.

La evolución a través de los siglos de Cantabria, da lugar a una considerable bibliografía de carácter histórico, tanto de sus instituciones como de la Economía y del panorama urbano. Punto importante a señalar es que la vinculación inquebrantable de La Montaña santanderina a Castilla, desde los mismos orígenes de ésta, y después al reino castellanoleón, identifica la historia institucional y no es posible hacer una separada de la otra. Factor que igualmente se detecta al estudiar el proceso histórico-económico de la edad moderna y contemporánea, que consideró a Santander como el puerto natural de Castilla por donde se canalizaba el comercio harinero y cerealista, base de la economía regional durante muchos años.

En cuanto a la historia urbana hay que señalar la presencia de una serie de eruditos locales que siempre hicieron una puntual crónica de ella, y nos ha permitido tener un conocimiento exacto de su evolución. Hemos incorporado aquí referencias anteriores a 1940.

No podíamos dejar de hacer una incursión por el campo bibliográfico emanado del proceso autonómico, que ha tenido una importante incidencia institucional y territorial. De las once provincias que formaban tradi-

cionalmente el reino de Castilla y León, y que a mayor abundamiento, en períodos centralistas y unitarios habían demandado inútilmente un regionalismo que no vulnerase la unidad de la patria, de estas once provincias, decíamos, dos se desvincularon cuando la Constitución española de 1978 reconoció el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones dentro de la unidad de España.

En consecuencia, Cantabria optaría por la autonomía uniprovincial, primando quizás un sentido más localista que verdaderamente regionalista, en la nueva organización institucional y territorial, aunque en su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 8/1981 de 30 de diciembre, se dejaba abierta la posibilidad de incorporarse "a otra limítrofe, a la que le unan lazos históricos y culturales" (artículo 58), en clara referencia a Castilla y León.

El debate y la polémica que tal decisión produjo, dio lugar a una considerable bibliografía, de la que ofrecemos una parte nada más, ya que la referencia de los periódicos locales no nos ha sido posible hacerla; sin embargo los documentos y libros aparecidos con tal motivo, si creemos han sido referenciados en su mayoría.

La Estructura Económica es un epígrafe muy socorrido en bibliografías como la que nos ocupa, donde se pueden recoger todas las referencias económicas sin hacer excesivas subdivisiones sectoriales que dispersarían la información.

La Ordenación del Territorio recoge la información bibliográfica y documental urbanista y territorial, especialidad directa de la revista CIUDAD Y TERRITORIO y que en realidad es la recopilación ligada realmente al tema. Otro tanto nos ocurre con el último epígrafe, el que dedicamos al incendio de Santander y el cambio urbano.

Santander ha sido una ciudad azotada por las catástrofes y las desgracias, pero de ellas ha resurgido merced al tesón y a la vitalidad de los montañeses. El 3 de noviembre de 1893 el vapor "Cabo Machicaco", cargado con diversas mercancías, entre ellas 1.087 cajas de dinamita según consigna González Echegaray en su libro "Naufragios en la costa de Cantabria", hizo explosión ocasionando numerosos muertos y más de

2.000 heridos. Naturalmente la catástrofe afectó a la ciudad de manera directa, así ardieron y quedaron destruidas diversas calles, entre ellas la de Méndez Núñez, el edificio de la Audiencia, el convento de San Francisco, etcétera, entre otros muchos, lo que supuso la existencia de un proceso de renovación urbana desde fines del siglo pasado hasta bien entrado el presente.

La segunda catástrofe a que se hace referencia en un epígrafe completo fue la provocada por el incendio de 1941. Su incidencia fue absoluta en la ciudad, afectada aún por el recuerdo de la tragedia ocurrida cuarenta y ocho años antes. El estudio desde el prisma urbanístico que se hace de tal suceso tiene gran importancia. Un repaso a la "Revista Nacional de Arquitectura" de la época nos da una impresión de las medidas que se tomaron para la reconstrucción de la parte destruida y pese a un indudable aroma triunfalista, hay que hacer una consideración favorable de lo realizado con los escasos medios que disponía la España autárquica de principios de los cuarenta, frente a la reconstrucción de las ciudades europeas afectadas por la catástrofe de la Segunda Guerra Mundial pocos años después, y que contaban con apoyos económicos infinitamente superiores. Que la reconstrucción y el nuevo urbanismo sur-

gido de aquellos sucesos trágicos son incorrectos e inadecuados, que faltó una participación popular y un objetivo verdaderamente social en la planificación urbana, quizás sea cierto. Pero no hay que olvidar que tal reconstrucción, como la de Cádiz, se hizo con el apoyo y el esfuerzo decidido de los españoles, los cuales pese a su espíritu de solidaridad estaban física y económica extenuados tras la guerra civil, y con pocas perspectivas de recuperación, pues ésta tardaría veinte años en llegar.

De vital importancia es para el conocimiento del cambio urbano santanderino la bibliografía contenida en este último epígrafe, no sólo por su impacto en un momento determinado y su trascendencia, sino por su proximidad en nuestro tiempo.

La bibliografía se ha recopilado consultando repositorios como "Bibliografía española de economía regional", de A. Suárez Suárez y E. Orduña. "Documentación local y urbanística 1971-1976". Fondos bibliográficos del Instituto de Estudios de Administración Local, el trabajo del profesor Ortega Valcárcel que se publica en esta misma revista "Cantabria. Los procesos de construcción de un espacio regional" que aporta una bibliografía de gran calidad, etcétera.

HISTORIA LOCAL

- ALVAREZ PINEDO, María Blanca: *Jurisdicción de la Abadía de Santillana y Provincia de los Nueve Valles*. Santander. Altamira. Vol. I, 1975; 385-407 págs.
- ANTECEDENTES: *Antecedentes Históricos y Culturales de la Provincia de Santander como Región*. Santander. Centro de Estudios Montañeses. 1978, 39 págs.
- ARCE VIVANCO, M. de: *Documentos de interés para la historia de la provincia de Liébana*. Santander. Altamira. Vol. I, 1974; 139-149 págs.
- BARREDA, Fernando: *El engrandecimiento de la Ciudad y el Real Consulado santanderino*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1955; 243-287 págs.
- BUSTAMANTE CALLEJO, Manuel: *Notas para la historia de la villa de Laredo*. Santander. Altamira. N.º 1-6, 1962-63; 179-193 págs.
- CABRERO FERNÁNDEZ, Leónicio: *Planes de defensa y fortificación del puerto de Santoña en el siglo XIX*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1958; 305-322 págs.
- CALDERÓN DE LA VARA, Valentín: *El antiguo Castillo de la Villa o San Felipe en Santander*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1964; 245-278 págs.
- CASADO SOTO, José Luis: *Aproximación al perfil demográfico de la Villa de Santander entre los siglos XIII y XVI*. Santander. Altamira. N.º XLII, 1979-1980; 41-81 págs.
- CASADO SOTO, José Luis: *La provincia de Cantabria. Notas sobre su constitución y ordenanzas (1727-1883)*. Santander. Altamira. Vol. I, 1978; 121-196 págs.
- CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES: *Antecedentes históricos y culturales de la provincia de Santander como Región*. Santander. Institución Cultural Cantabria. 1978, 39 págs.
- CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES: *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*. Santander. Institución Cultural de Cantabria. 1976, 2 tomos.
- CERVERA VERA, Luis: *Juan de Herrera, regidor en la villa de Santander*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1954; 3-37 págs.
- ESCUDO: *El escudo de la ciudad de Santander*. Santander. Libr. Nacional y Extranjera. 1922, 204 págs.
- FLÓREZ, Enrique: *La Cantabria. Introducción y comentarios de Ramón Teja y J. M. Iglesias-Gil*. Santander. Ediciones de librería Estudio. 1981, 322 págs. (Ed. facsimil de la tercera, publicada en Madrid en 1877, por la Real Academia de la Historia.)
- FRESNEDO DE LA CALZADA: *Santander en el siglo XVIII*. Santander. Rev. de Santander. Tomo I, n.º 2, 1930; 49-53 págs.
- GARCIA COLOMER, R.: *Santander 1875-1899*. Santander, 1975.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín: *Cantabria a través de su historia*. Santander. Institución cultural de Cantabria. 1977, 210 págs.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La explosión del vapor "Cabo Machichaco"*. Barcelona. Historia y Vida. N.º 113, agosto 1977; 74-85 págs.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Naufragios en la costa de Cantabria*. Santander. Librería Estudio. 1976.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, María del Carmen: *Historia del Barrio de Santa Lucía en Santander*. Santander. Altamira. 1973, 95-112 págs.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, María del Carmen: *Toranzo. Datos para la historia y etnografía de un valle montañés*. Santander. Ed. Institución Cultural de Cantabria. 1974, 336 págs.
- LACHA OTAÑES, María Asunción: *Un Manuscrito del siglo XVII referente a la antigua villa de Castro Urdiales. Por... y Juan Félix del Campo González*. Santander. Altamira. Vol. II, 1974 27-53 págs.
- LAFUENTE, FERRARI, Enrique: *El libro de Santillana*. Santander. Ediciones Estudio. 1981. 344 págs.
- LARRAMENDI, Manuel de: *Discurso histórico sobre la antigua famosa Cantabria. Cuestión decidida: Si las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Alava estuvieron comprendidas en la antigua Cantabria*. Madrid. Juan de Zúñiga. 1736, 22 h.; 420 págs., 3 h.
- MADARIAGA, B.: *La Universidad de Santander*. Santander. 1981, 338 págs.
- MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo: *Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander*. Madrid. N.º 46, 1976; 527-608 págs. A. H. D. E.
- MAZA SOLANO, Tomás: *Nobleza, hidalgía, profesiones y oficios en La Montaña, según los Padrones del Catastro del Marqués de la Ensenada*. Santander. Centro de Estudios Montañeses. Vol I, 1953.

- MAZA SOLANO, Tomás: *El municipio de Villaverde de Trucios*. Santander. Altamira. N.º 2, 1971; 89-104 págs.
- MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: *Crónica de Guarnizo y su real astillero*. Santander. Institución cultural de Cantabria y otros. 1974, 303 p.
- OBREGÓN GÓMEZ, J.: *Santander, 1931: de la dictadura a la república*. Santander. Edita: Instituto Cultural de Cantabria. 1978, 292 págs.
- ORTEGA VALCÁRCEL, José: *Cantabria de ayer a hoy. El Tránsito a la modernidad*. (En: MADOZ, Pascual. Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico. Santander). Santander. Librería Estudio. 1984 (Ed. Fasimil).
- ORTIZ REAL, J.: *La implantación de dos regímenes señoriales sobre un Concejo de las Asturias de Santillana. Un supuesto histórico: Hinojedo a través de la época medieval y moderna*. Santander. 1983, 200 págs. más ilustr.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Un documento Pontificio que contiene el fuero de San Vicente de la Barquera*. Santander. Altamira. Vol. II, 1974; 294-252 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *La resistencia de la Villa de Santander al dominio señorial. Concesión y revocación de la Villa por el rey Enrique IV al II marqués de Santillana*. Santander. Altamira. Vol. I, 1975; 1-60 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Tributación medieval en el Valle de Soba*. Santander. Altamira. Vol. I, 1975; 431-440 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Señorío y vasallaje en las Asturias de Santillana, siglos XIII-XV*. Santander. 1978, 216 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *El régimen municipal en la villa de Potes a fines de la Edad Media*. Santander. Altamira. Tomo XLII, 1979-1980; 187-214 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Historia de la Villa de Castro Urdiales*. Santander. 1980, 258 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Ordenanzas antiguas de la Villa de Cabezón de la Sal*. 1980, 90 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Las juntas de Puente San Miguel y el origen de la provincia de Cantabria*. Santander. Ayuntamiento de Reocín. 1981, 74 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, R.; ORTIZ REAL, J.: *La villa de Suances y el puerto de San Martín de la Arena en la época moderna*. Santander. 1982, 102 págs.
- REBOLLO ALVAREZ, Alejandro: *Santander, pasado, presente y futuro, por... Luis de la Riva y del Hoyo y José Simón Cabarga*. Santander. Ayuntamiento. Edit. Cantabria, S. A.. 1969, 136 págs.
- RÍOS Y RÍOS, A.: *Memorias sobre las Antiguas y Modernas Comunidades de Pastos entre los valles de Campoo, Cabuérniga y otros de la provincia de Santander*. Santander. Imp. de J. Martínez. 1978.
- RODRÍGUEZ FERNANDEZ, A.: *Los Carabeos. Historia, economía y sociedad de un concejo rural de la Merindad de Campoo*. Santander. 1979, 450 págs. más ilustr.
- SAINZ DÍAZ, Valentín: *San Vicente de la Barquera. Temas de la historia de esta villa*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1964; 183-244.
- SANZ MARTÍNEZ, Julián: *Rincones de la España Vieja*. (S. l.) (S. a.) (S. i.). 161 págs.
- SIMÓN CABARGA, José: *Guía de Santander*. Santander. Aldus. 1946, 285 págs.; 28 láms.
- SIMÓN CABARGA, José: *Santander (Biografía de una ciudad)*. Santander. Aldus. 1954, 490 págs.; 40 láms.
- SIMÓN CABARGA, José: *Perfil histórico-anecdótico de la ciudad*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1955; 83-108 págs.
- SIMÓN CABARGA, José: *Santander, Sidón Ibera*. Santander. Estudio. 1979, 325 págs.
- SOTO Y VANCES, Enrique G.: *Características especiales de entidades locales y juntas vecinales en La Montaña (provincia de Santander)*. Santander. Altamira. N.º 2-3, 1952; 149-174 págs.
- VAQUERIZO GIL, Manuel: *Las Alcabalas de Laredo en el siglo XVI*. (En: XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses). Santander. Institución Cultural Cantabria. Vol I, 1976; 255-273 págs.
- VAQUERIZO GIL, Manuel: *Documentos reales del archivo del Ayuntamiento de Santander (siglos XIII-XVI)*. Santander. Ayuntamiento de Santander, 1976; 78 págs.

HISTORIA ECONOMICA

- ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: *Las fundiciones siderúrgicas de Santander y el fracaso de la revolución industrial en España, durante el reinado de Carlos IV*. (En XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses). Santander. Institución Cultural Cantabria. Vol. I, 1976; 307-336 págs.
- CORPAS CASTEDO, A.: *Por Amor a Santander. Estudios y observaciones acerca de los medios para evitar la ruina del puerto, de nuestro comercio y de nuestra industria*. Santander. Imp. S. Cuevas. 1915, s. p.
- CORREA RUIZ, Lorenzo: *La grave situación económica en que se encontraba el Valle del Alfoz de Lloredo en la última década del siglo XVII*. (En: XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses). Santander. Institución Cultural Cantabria. Vol I., 1976; 277-280 págs.
- MANSO, J.: *Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las Montañas de Santander (siglo XVIII)*. Introd. T. Martínez Vara. Santander. Estudio. 1979, 304 págs.
- MARTÍNEZ VARA, T.: *Est. Preliminar a: Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander (siglo XVIII)*. Santander. 1979, 304 págs.
- ORGANIZACION SINDICAL: *Sesenta años de economía provincial*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1974, 62 p.
- PALACIO ATARD, Vicente: *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid. CSIC. 1960, 205 págs.
- PÉREZ BUSTAMANTE, R.: *Sociedad, Economía, Fiscalidad y Gobierno en las Asturias de Santillana, Siglos XIII-XV*. Santander. 1979, 466 págs.
- RIBAS DE PINA, Miguel: *Las Fundiciones de Liérganes y La Cavada (Transmiera)*. Santander. Altamira. N.º 1, 1951; 111-132 págs.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *El ferrocarril de Alar del Rey a Santander (1845-1874)*. Madrid. Moneda y Crédito. N.º 108, marzo, 1969; 119-129 págs.
- TERÁN, M. de: *Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla*. Madrid. Est. Geo. N.º 29, 1947; 746-758 págs.
- YBARRA Y BERGE, Javier de: *Los altos hornos de Guriezo*. Santander. Altamira. N.º 1-2-3, 1955; 336-341 págs.

HISTORIA URBANA

- BARREDA, Fernando: *Santander. La capital. La provincia. Riqueza artística*. Madrid. Libr. de Fernando Fe. Blass, S. A. (S. a.). 190 págs.
- GARCÍA GUINEA, Miguel Angel: *El románico en Santander*. Santander. Librería Estudio. 2 vols., 1979.
- MARTÍNEZ VARA, T.: *Santander, de villa a ciudad. Un siglo de esplendor y crisis*. Santander. Ayuntamiento. 1984, 303 págs.
- MAZA SOLANO, Tomás: *Cuando Santander era una villa*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1955; 36-82 págs.
- MENÉNDEZ PELAYO, Marcelino: *Descripción de Santander traducida de la que publicó Jorge Braun en su obra "Civitatis orbis terraru"*. Santander. Revista de Santander. Vol I., n.º 1; 9-10 págs., 1930; 9-14 págs.
- PEERS, E., Allison: *Santander*. London. Alfred A. Knopf. 1927, XI; 144 págs.
- POZUETA, Julio: *Evolución Histórica de las relaciones e implicaciones en el modelo ciudad-puerto de Santander*. Madrid. C. T., n.º 4; 1984.
- REPULLES Y VARGAS, E. M.: *Proyecto de ensanche de Santander*. Madrid. Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. N.º 31, 30 de setiembre de 1914; 216-218 págs.
- REPULLES Y VARGAS, E. M.: *Expediente relativo al proyecto de planificación de la población de Maliaño*. Madrid. Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. N.º 32, 31 de diciembre de 1914; 334-351 págs.

- RIANCHO, Javier G. de: *Consideraciones históricas sobre urbanismo y desarrollo urbanístico de Santander hasta el año de 1934*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1960; 265-287 págs.
- SIMÓN CABARGA, José: *Santander en la historia de sus calles*. Santander. Instituto Cultural Cantabria de la Diputación Provincial. 1980.

EL PROCESO AUTONÓMICO

- BEDOYA, Juan G.: *De la Ceca a la Meca. ¿Quién quiere la autonomía?* Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; 65-66 págs.
- CODON, José María: *Santander, proa de Castilla*. Madrid. "Fuerza Nueva". N.º 560. 10 de octubre de 1977; 29 págs.
- CODON, José María: *Cantabria es Castilla*. Burgos. Imprenta Aldecoa. 1983, 215 págs.
- ESPAÑA, Leyes, Decretos, etc.: *Estatuto de Autonomía de Cantabria. Notas e índices por Enrique Orduña Rebollo*. Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local. 1982, 105 págs.
- GARCÍA GUINEA, Miguel Angel: *Cantabria, origen de Castilla. (En: Blanco, Carlos. Castilla como necesidad.)* Madrid. ZYX. 1980, 25-48 págs.
- GARCÍA OLIVA, Mario: *Y también razones históricas*. Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; 64-65 págs.
- HUERTA, Benito: *La Autonomía de Cantabria ante la Constitución*. Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; 61-62 págs.
- PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Cantabria y la regionalización*. Segovia. "Diario de Castilla". Sábado 10 de setiembre de 1977.
- PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Cantabria raíz de España*. Santander. Artes Gráficas Resma. 1979, 286 págs.
- REVILLA, Miguel A.: *Razones económicas para la Autonomía*. Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; 59-60 págs.
- SAIZ VIADERO, José Ramón: *Cantabria vs. Castilla-León*. Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; pág. 58.
- SAIZ VIADERO, J. R.: *Las autonomías marginales: Cantabria*. Madrid. Argumentos. N.º 16, 1978; 58-66 págs.
- SAIZ, José Ramón: *Estatuto de Autonomía de Cantabria*. Con pról. de Juan Manuel Reol Tejada y J. A. Rodríguez. Santander. 1982, 141 págs.
- SAIZ, José Ramón: *Hacer pueblo, hacer Cantabria. Una propuesta para la construcción de Cantabria*. Santander. Ediciones Ayalga. 1984, 284 págs.
- VEGA, Pedro: *Cantabria, el nuevo regionalismo*. Madrid. "Triunfo". N.º 746, 17 de setiembre de 1977; 34-35 págs.

ESTRUCTURA ECONOMICA

- AGRICULTURA: *Plan de desarrollo agrario de Santander 1969-75*. Madrid. Sección de Publicaciones Agrarias de la Secretaría General Técnica. Ministerio de Agricultura. 5 vols., 1969.
- APORTACIÓN: *Aportación al estudio de la economía de la Montaña. 1857-1967*. Santander. Valls Tip. de la Ed. Cantábrica. 1967, 855 págs.
- CONSEJO ECONOMICO-SOCIAL SINDICAL INTERPROVINCIAL DE LA CORDILLERA CANTÁBRICA: *Tablas básicas de estructura socioeconómica de la Región (León, Oviedo, Santander)*. Oviedo. CESSICC. 1975, 452 págs.
- CONSEJO ECONOMICO-SOCIAL SINDICAL INTERPROVINCIAL DE LA CORDILLERA CANTÁBRICA: *Informe económico-social del área*. Oviedo. Ediciones y Publicaciones Populares. 1976; 349 págs.
- ESTRUCTURA: *Estructura y perspectivas de desarrollo económico de la Provincia de Santander*. Madrid. Consejo Económico Sindical Provincial. 1970, 262 págs.
- GARCÍA DE CASTRO, J. A.: *Estudio sobre las áreas de atrac-*

- ción comercial con especial aplicación a la provincia de Santander*. Madrid. De Economía. 74, 1962; 269-307 págs.
- LAVÍN MARAÑA, A.: *La agricultura montañesa*. Madrid. ICE. N.º 253, 1954, págs. 1.665-1.671.
- MADARIAGA, B.: *La ganadería en la provincia de Santander*. Santander. Instituto Cultural de Cantabria. Diputación Provincial. 1971, 41 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones de la I Asamblea Ganadera y Provincial*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1965, 110 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del CES de Castro Urdiales*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 46 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Estudio sobre constitución de grupos sindicales de colonización para explotación colectiva de bienes comunales de la provincia de Santander*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1973, 38 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Santander*. Madrid. Consejo Económico Sindical Nacional. 1962, 228 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Estructura y perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Santander*. Madrid. Consejo Económico Sindical Provincial. 1970, 262 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *La montaña en cifras. 1974*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1975, 39 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Informe coyuntura económica montañesa. Primer trimestre*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1975, 26 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Santander ante el IV Plan de desarrollo*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1974, 68 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1966, 52 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1966*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1967, 136 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1967*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1968, 150 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1968*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 186 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1969*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1970, 200 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1970*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1973, 136 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1971*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1971, 200 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1972*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1975, 196 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Memoria económica provincial. 1973*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1973, 152 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I Pleno del CESP*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1944.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del II Pleno del CESP*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1953, 100 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del III Pleno del CESP*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1964, 260 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del CESC de Cabezón*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 54 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Informe sobre Santander y los CESP*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1973, 60 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del*

- IV Pleno del CESC*, Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1971, 126 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I CESC de Cabuérniga*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1965, 72 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I CESC de Castro Urdiales*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1963.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I CESC de Liébana*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1962.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del II CESC de Liébana*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 76 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del CESC de Reinosa*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 62 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I CESC de Reinosa*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1963.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del CESC de Santoña*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 38 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones. Consejo Comarcal San Vicente de la Barquera*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1974, 90 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del II Pleno del CESC de Santoña*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1970, 38 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias y conclusiones del I CESC de Torrelavega*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1963.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Ponencias del II CESC de Torrelavega*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1969, 22 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Evaluación económica de los planes de regadio de Valderredible y Liébana*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1966, 22 págs.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL: *Estructura comercial del área de Santander*. Santander. Consejo Económico Sindical Provincial. 1965.
- RÍO, Luis del: *Estructura industrial de Cantabria*. Madrid. Eco. Ind. n.º 238. Julio-agosto 1984, 89-94 págs.
- ROBERT, D.: *La región de Santander. Etude de géographie économique et humaine*. París. Annales de Géographie, 253, 1936, pág. 1-18.
- SANTANDER DIPUTACION PROVINCIAL: *Excma. Diputación Provincial de Santander. Servicio de Amillaramientos. Investigación de las riquezas rústica y pecuaria de la provincia de Santander*. 1944-1945 (S. I., S. i., S. a.), 2 vols.
- SANTANDER: Gobierno Civil. El avance Montañés. Santander. 1950.
- SERMET, F. J.: *El puerto de Santander*. Madrid. Est. Geo., n.º 33, 1948; 637-647 págs.
- TERÁN, M. de: *Vaqueros y cabañas en los montes de Pas*. Madrid. Est. Geo., 28, 1947; 493-536 págs.
- TERÁN, M. de: *Ribamontán al mar*. Madrid. Est. Geo., 42, 1951; 77-110 págs.
- ARIJA RIVARES, E.: *Acerca de una variación de límites entre las provincias de Burgos y Santander*. Madrid. Est. Geo., 101, 1965; 507-517 págs.
- CARCELLER, J. y LAFUENTE, L.: *Ordenación del polígono del Sardinero*. Madrid. Arquitectura. N.º 162-163, julio-agosto 1972.
- CHRISTIAN William A. Jr.: *Person and God in a spanish valley*. New York. Seminar Press. 1972, 215 págs.
- CHUECA GOITIA, Fernando: *Santander, Ciudad y Naturaleza*. Santander. Fundación Botín-Sanz de Sautuola y López. 1975.
- DEFFONTAINES, P.: *Petits pays et types d'habitation dans les montagnes cantabriques*. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, 4, 1972; 445-452 págs.
- ESTUDIO: *Estudio regional de Santander*. Santander. Cátedra de Urbanismo. 1980, 106 págs.
- FREEMAN, Susan Tax: *The Pasiegos*. Chicago. The University of Chicago Press. 1979, 291 págs.
- FUNDACIÓN MARCELINO BOTÍN: *La cuestión del medio ambiente y el caso de Santander*. Santander. Fundación Marcelino Botín. 1975, 21 págs.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús: *Organización del espacio y economía rural en la España Atlántica*. Madrid. Siglo XXI de Editores. 132 págs.
- GÓMEZ, Alberto Luis: *Estructura, evaluación y preferencias espaciales en Cantabria*. Por... y Pedro Requés Velasco. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- GÓMEZ PORTILLA, Pedro: *La ordenación industrial del territorio. La Comarca de Santander*. Santander. Cátedra de Urbanismo. 1982, 985 págs.
- GÓMEZ PORTILLA, Pedro: *La formación del corredor industrial del Besaya. Relación e incidencia en el modelo territorial*. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín: *Sobre la Geografía Humana de Cantabria*. Santander. Altamira. N.º 1-3, 1959; 3-70 págs.
- LEONARDO MARTÍN, Javier: *Transformación del Litoral e intervención pública: El caso de Cantabria*. Por... y Julio Pozueta Echavarri. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- LÓPEZ LINAGE, Javier: *Antropología de la ferocidad cotidiana: supervivencia y trabajo en una comunidad cántabra*. Madrid. Servicio de Publicaciones Agrarias. 1978, 282 págs.
- ORTEGA VALCÁRCEL, José: *Organización del espacio y evolución técnica en los Montes del Pas*. Madrid. Est. Geo., n.º 140-141, agosto-noviembre 1975; 863-899 págs.
- ORTEGA VALCÁRCEL, José: *Cantabria. Los procesos de construcción de un espacio regional*. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- ORTUÑO, Francisco: *Reservas y cotos nacionales de caza. Región Cantábrica*. Por... y Jorge de la Peña. Madrid. INCAFO. 1977, 253 págs. con láms.
- POZUETA, Julio: *El proceso de urbanización turística: la producción del Sardinero*. Santander. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santander. 1980 (Tesis Doctoral inédita).
- SIERRA ALVAREZ, I.: *Cambio social en el centro de Santander, 1944-1955*. Santander. Departamento de Geografía. 1982, 156 fols.
- UREÑA FRANCES, José María: *Procesos de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander*. Por... y Pedro Gómez Portilla. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- VITALE PENNESI, Irma: *Normas subsidiarias municipales del ámbito provincial. Cantabria. Información urbanística*. Madrid. IEAL. 1980, s. p. (Diploma urbanista... XI Curso Superior de Urbanismo IEAL).

LA ORDENACION DEL TERRITORIO

- ARCEO MÍNGUEZ, B. y CORBERA MILLÁN, M.: *Diferenciación y jerarquización del espacio rural en Cantabria: el ejemplo del valle de Toranzo*. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- ARCEO MÍNGUEZ, B.: *Actividad industrial y espacios rurales: Aproximación a su estudio en Cantabria*. Por... M. Corbera Millán; L. de la Puente Fernández y J. Sierra Alvarez. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.
- ARIJA RIVARES, E.: *Campos de Yus. Estudio geográfico y sociológico del Valle del pantano del Ebro*. Santander. Consejo Económico Sindical. 1963, 47 págs.

EL INCENDIO Y EL CAMBIO URBANO

- CESTEROS SEDANO, Mercedes: *Incendio y transformaciones urbanas: Santander 1941-1955*. Por... Angela de Meer Lecha Marzo e Isabel Sierra Alvarez. Madrid. C. T. N.º 4, 1984.

- CUERNO CABRERO, F.: *Fase previa polígono residencial Santander*. Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 2 vols., 1979.
- GARCÍA DE RIANCHO, J.: *La Reconstrucción de Santander*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 10-11, 1941; 41-46 págs.
- GARCÍA ROZAS, F.: *Viviendas protegidas para el Excmo. Ayuntamiento de Santander*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 35, 1944.
- GUÍA: ... práctica de Santander y su provincia. Madrid. (S. i.), S. a. 336 págs.
- MARTÍNEZ GANDÍA, R.: *La Ciudad del dolor (Santander)*. Madrid. Fotos. N.º 298, 22 febrero de 1941; 17-21 págs.
- MEER LECHA MARZO, A. de: *El proceso de reconstrucción como renovación urbana*. Santander 1941-1955. Santander. Departamento de Geografía. 1982, 133 fol.
- MIGUEL C. de: *Poblado de pescadores de Maliaño en Santander*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 10-11, 1941.
- MONTERO ALONSO, J.: *Pequeña historia del incendio de 1941*. En la Revista de Santander. Santander, n.º 6, enero-marzo de 1977.
- MUGURUZA, Pedro: *Informe sobre el siniestro*. Madrid. Ministerio de la Gobernación. Dirección General de Arquitectura. 1941.
- OBREGÓN, P.: *El Caso de Santander*. Santander. UIMP. 1978, 15 págs. (Conferencia pronunciada el 26-7-1978).
- ORTEGA VARCÁRCEL, José: ... J. Pozueta Echavarri. E. Ruiz de la Riva. *Análisis Urbanístico de Torrelavega*. Torrelavega. Ayuntamiento. 1982, 109 págs.
- PARDO GIL: *Proyecto del futuro Santander*. Santander. Ayuntamiento. 1941. (Libro de Actas del Ayuntamiento de 26 de mayo de 1941.)
- PLAN: *Plan de reconstrucción de la zona siniestrada*. Madrid. Ministerio de la Gobernación. Dirección General de Arquitectura. 1941.
- REGUERA SEVILLA, J.: *La reconstrucción de Santander. Problemas de derecho público y privado planteados en la reconstrucción*. (Tesis doctoral por la Universidad de ?, leída el 22 de junio de 1944.)
- RIANCHO, Javier G. de: *La reconstrucción de Santander*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 76, abril 1948; 120-124 págs.
- RODRÍGUEZ LLERA, Ramón: *La reconstrucción urbana de Santander (1941-1950)*. Santander. Institución Cultural Cantabria. 1980, 199 págs.; 2 h.
- SAIZ MARTÍNEZ, Ramiro: *Reconstrucción de Santander. Por... Rafael Fernández Huidobro y José Fraile*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 10-11, 1941; 24-30 págs.
- SANTANDER: ... *Santander*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 76, abril 1948 (número monográfico).
- SANTANDER: *Santander: Proyecto de urbanización de la zona siniestrada*. Madrid. Revista Nacional de Arquitectura. N.º 5, 1941; 26-41 págs.
- TOCA, Santiago: *Santander en llamas. Así ocurrió la catástrofe. Prólogo de José del Río Sainz*. San Sebastián. Gráficas Fides. 1941.
- TOCA, Santiago: *Santander en llamas*. Santander. Altamira. Vol. II, 1971; 5-42 págs.

CONTENIDO

Octubre-diciembre 1984

NUMERO 62

CANTABRIA. LOS PROCESOS DE CONSTRUCCION DE UN ESPACIO REGIONAL.

José Ortega Valcárcel.

PROCESOS DE ESTRUCTURACION TERRITORIAL EN TORNO A LA BAHIA DE SANTANDER.

José María Ureña Francés y Pedro Gómez Portilla.

RELACIONES E IMPLICACIONES EN EL MODELO CIUDAD/PUERTO DE SANTANDER.

Julio Pozueta Echavarri.

INCENDIO Y TRANSFORMACIONES URBANAS: SANTANDER 1941-1955.

Mercedes Cesteros Sedano, Angela de Meer Ledra-Marzo e Isabel Sierra Alvarez.

LA FORMACION DEL CORREDOR INDUSTRIAL DEL BESAYA. RELACION E INCIDENCIA CON EL MODELO TERRITORIAL.

Pedro Gómez Portilla.

DIFERENCIACION Y JERARQUIZACION DEL ESPACIO RURAL EN CANTABRIA: EL EJEMPLO DEL VALLE DE TORANZO.

Bernardo Arceo Minguez y Manuel Corbera Millán.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y ESPACIOS RURALES: APROXIMACION A SU ESTUDIO EN CANTABRIA.

B. Arceo Minguez, M. Corbera Millán,
L. de la Fuente Fernández y J. Sierra Alvarez.

TRANSFORMACION DEL LITORAL E INTERVENCION PUBLICA: EL CASO DE CANTABRIA.

Javier Leonardo Martín y Julio Pozueta Echavarri.

ESTRUCTURA, EVALUACION Y PREFERENCIAS ESPACIALES EN CANTABRIA. Un estudio de geografía de la percepción.

Alberto Luis Gómez y Pedro Requés Velasco.

ENSAYO BIBLIOGRAFICO SOBRE CANTABRIA. LA ORGANIZACION DE SU ESPACIO.

Enrique Orduña Rebollo.

CIUDAD Y TERRITORIO

Instituto de Estudios de
Administración Local. España

800 pts.

