



Artículo

## La cornisa cantábrica como región turística en las primeras décadas del siglo XX (1902-1931)\*

Carmen Gil de Arriba\*\*

Universidad de Cantabria

Carlos Larrinaga\*\*\*

Universidad de Granada

### INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

*Historia del artículo:*

Recibido el 28 de marzo de 2019

Aceptado el 14 de junio de 2019

On-line el 18 de mayo de 2020

*Códigos JEL:*

N00  
N01  
N73  
N74

*Palabras clave:*

Costa cantábrica  
Turismo de élite  
Alfonso XIII  
Modernización

*JEL classification:*

N00  
N01  
N73  
N74

*Keywords:*

Cantabrian cornice  
Elite tourism  
Alfonso XIII  
Modernization

### R E S U M E N

El objetivo de este trabajo es estudiar la conformación de la cornisa cantábrica como un espacio turístico de élite durante el primer tercio del siglo xx, en torno a la figura de Alfonso XIII. Desde mediados del siglo xix varios miembros de la familia real habían tomado baños de ola en las playas de San Sebastián y Santander, pero fue durante el proceso de modernización social y económica del primer tercio del siglo xx cuando el territorio de ambas provincias, al que se había incorporado el litoral de Vizcaya, terminó configurándose como una auténtica región turística para los grupos más privilegiados de la sociedad española. A ello contribuyó la figura del monarca, pero también la creciente oferta y demanda de atractivos turísticos y en particular de determinados deportes, como las regatas, las carreras de caballos o el golf, entre otros, impulsados por los empresarios y la burguesía local.

© 2019 Asociación Española de Historia Económica

### The Cantabrian cornice, an elite tourism area in the first decades of the 20th century (1902-1931)

### A B S T R A C T

This paper studies the configuration of the Cantabrian cornice as an elite tourist space during the reign of Alfonso XIII. Since the middle of the nineteenth century, members of the royal family had taken the waters on different beaches in Guipúzcoa and Santander, but it was during the process of social and economic modernization in the first third of the twentieth century that these provinces, to which Vizcaya was added, conclusively formed an authentic tourist region for the most privileged social groups. The figure of the king contributed towards this, but also the growing offer and demand of tourist attractions, particularly certain elite sports, such as regattas, horse races and golf, among others, promoted by business owners and local bourgeoisie.

© 2019 Asociación Española de Historia Económica

\* Este trabajo ha sido financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad, en el marco del proyecto HAR2014-52023-C2-1-P.

\*\* Correo electrónico: [carmen.gil@unican.es](mailto:carmen.gil@unican.es)

\*\*\* Correo electrónico: [larrinag67@hotmail.com](mailto:larrinag67@hotmail.com)

## 1. Introducción

Desde mediados del siglo XIX, las provincias costeras vascas y la actual provincia de Cantabria se habían sumado al fenómeno del turismo de ola. Un fenómeno que había tenido sus orígenes en pleno siglo XVIII en Reino Unido y que progresivamente se había ido extendiendo por toda la fachada atlántica europea. El rápido éxito de los enclaves playeros los convirtió en contrincantes de los centros termales de interior a la hora de atraer clientela. Por ejemplo, a principios del siglo XIX Brighton se transformó en localidad de moda del veraneo británico, desbancando a Bath (Pimlott 1976; Walvin, 1978). Un elemento destacado en esta conversión fue el Royal Pavilion, construido como residencia real a orillas del mar (Berry, 2005; Farrant, 1987). En efecto, la presencia de la familia real marcaba el tono y atraía a los sectores más adinerados de la sociedad (Perkin, 1976) dentro de lo que se ha dado en llamar el turismo de élite. A este respecto, no solo se detecta un aumento progresivo del uso de la playa (Walton, 2001), sino que las prácticas deportivas también contribuyeron a crear este buen tono (*social tone*) (Durie y Huggins, 1998) que caracterizó a los centros de recreo de principios del siglo XX, como San Sebastián y Santander. El consumo de este tipo de ocio era exclusivo de una minoría y un claro signo de distinción (Veblen, 2014; Bourdieu, 1988; Artola Blanco, 2015). Por eso, debido a la relevancia que estas prácticas tuvieron en estos enclaves turísticos para atraer a la familia real y, con ella, a las élites políticas, económicas y culturales del país, en este trabajo nos vamos a centrar en tales aspectos, hasta ahora poco estudiados.

En España, la costumbre de los baños de ola de agua fría fue ganando peso desde mediados del siglo XIX. De hecho, la reina Isabel II realizó diferentes viajes a San Sebastián y Santander con tal motivo. Más tarde, Amadeo de Saboya también se bañó en ambas ciudades. De esta forma, la costa norteña se sumaba a un fenómeno que implicaba a todo el frente atlántico europeo, como una moda que desde Gran Bretaña se había expandido por buena parte del continente (Walton y Smith, 1996). En el caso español, durante la etapa de la Restauración, el País Vasco y Cantabria se convirtieron en la zona predilecta del turismo selecto. A la presencia de la familia real hubo que añadir la de las altas capas de la sociedad.

Sin embargo, desde los años veinte esta práctica turística fue extendiéndose también hacia otros grupos sociales menos pudientes que contribuyeron no solo a aumentar el número de visitantes, sino también a incrementar la oferta y la demanda de recursos turísticos (Boyer, 2002). Pese a todo, la cornisa cantábrica siguió manteniendo su carácter de turismo refinado, rasgo que se vio reforzado, sin duda, durante el reinado de Alfonso XIII —modelo de *sportman*, como se verá luego—, precisamente en el momento en que otros destinos españoles iban teniendo cada vez más importancia. Nos estamos refiriendo a la costa catalana, Mallorca o Málaga, que con la nueva moda de los baños de sol, un clima más templado y unos precios más baratos, empezaron a atraer a un número de turistas cada vez mayor (Buades, 2004; Buswell, 2011; Cirer-Costa, 2012, 2014; Garay y Cànoves, 2011; Molina Villar, 2008; Tatjer, 2009, 2012; Puigvert y Figueras, 2018). Pese a la aparición de estos nuevos destinos turísticos en la costa mediterránea, fue durante los años en que reinó Alfonso XIII cuando Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria alcanzaron su máxima relevancia como destino turístico de élite. De ahí que este estudio se centre en este espacio geográfico entendido como un todo y en este marco cronológico en concreto.

Dicho esto, los objetivos de este artículo se centran en analizar el papel jugado por la Corona y las élites en la conformación de este espacio cantábrico como región turística de distinción, al tiempo que su peso preponderante dentro del panorama español de la época, la relevancia de la oferta de entretenimientos y de los equipamientos e infraestructuras que lo posibilitaron y el rol específico de algunos de los principales agentes que participaron en la puesta en marcha de los mismos. De suerte que, más que centrarnos en una región desde el punto de vista geográfico, administrativo o político, nuestra intención es fijarnos en la conformación de una región propiamente turística, o sea, entendida como un sistema espacial de actores y de relaciones, tal y como fue la cantábrica durante esos años.

En concreto, estamos hablando de la configuración de un destino centrado en tres provincias (Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria) y, de forma particular, en dos ciudades, San Sebastián y Santander. Un destino que alcanza una relevancia especial en el panorama turístico español del primer tercio del siglo XX (heredado del siglo XIX), debido al rango de quienes en la literatura francesa (Boyer, 2002) han sido definidos como los *stars* (en este caso, la familia real) y de determinadas prácticas turísticas asociadas a esta minoría encabezada por el rey. En particular, se trata de deportes como la navegación marítima, las regatas, las carreras de caballos, el automovilismo o el golf. Tales prácticas distintivas, además de atraer a un público muy selecto, implicaban, por un lado, la construcción de espacios sociales sofisticados y exclusivos y, por otro, una implícita jerarquización de los espacios, que de modo necesario afectó a los diferentes turistas en función de la estratificación social propia de esos años.

Precisamente, la hipótesis que aquí se quiere demostrar es que tales prácticas y la presencia de dichos *stars* contribuyeron a crear una imagen muy concreta del destino, identificada como elitista, distinguida y elegante, con unos efectos de atracción y arrastre que permitieron que a lo largo del primer tercio del siglo XX se fuera conformando esta región turística marcada por la presencia real. Así, acorde con recientes estudios sobre geografía del turismo receptivo en España (Vallejo, 2018), entre las provincias de mayor intensidad turística en estas décadas sobresalen, sin duda, Guipúzcoa, Cantabria y Vizcaya dentro del norte peninsular, con la extensión —aunque diluida— hacia el este, hacia Asturias, y hacia el sur, es decir, hacia Álava, Burgos e incluso La Rioja. Sin embargo, y como ya se ha dicho, lo que realmente distingue a esas tres provincias y, por consiguiente, constituye un elemento diferenciador clave, fue la presencia veraniega continuada de la familia real. Tal presencia no se dio en Asturias ni en Galicia, por ejemplo, a pesar de los viajes esporádicos de Alfonso XIII o de los miembros de su familia a estas zonas (Barral, 2016).

En consecuencia, abordamos el análisis de estas tres provincias como una unidad en la medida en que es posible ver un buen número de elementos y sinergias comunes que convirtieron esta área en la región turística más refinada de la España de esa época. Por tanto, se pretende hacer un análisis más allá de las demarcaciones administrativas. En nuestra opinión, un enfoque como el nuestro, además de novedoso, permite comprender mejor lo que fue la actividad turística de este sector del norte de España, tan vinculado a la realeza, a las élites políticas, económicas y sociales de la época, a las relaciones interpersonales e incluso interfamiliares y a un consumo de bienes y servicios de lujo de distinta índole. Todo ello, además, en el mo-

mento de conformación, aunque con variaciones interregionales, del primer sistema turístico a escala de todo el territorio español (Vallejo, 2018). Es situando dicho enclave cantábrico dentro de este contexto evolutivo de todo el país como se entiende mejor lo que entonces fue una posición de primer orden.

Tabla 1

Los integrantes del sistema turístico.

Sistema turístico	Destinos y productos	
	Mercado (informal, formal)	
	Agentes	Turistas (consumidores)
		Asociaciones de turismo activo
		Asociaciones de turismo receptivo
		Administración
		Empresas (oferentes)
Organización turística		

Fuente: Vallejo (2018, p. 85).

Nuestro periodo de estudio coincide, asimismo, con el nacimiento a nivel internacional del turismo moderno, caracterizado por el gusto de viajar por placer, por el incremento del número de turistas y por el desarrollo de toda una industria a su servicio (alojamientos, transportes, agencias de viajes, entretenimientos de toda clase, etc.). De hecho, según el modelo de los ciclos de vida de los destinos turísticos expuesto por el geógrafo canadiense R. W. Butler, quien, a su vez, se inspira en la modelización de las fases de desarrollo económico usada en la economía del desarrollo, la región cantábrica tal y como la entendemos aquí se hallaría, ya en estas primeras décadas del siglo xx, en la fase más alta de desarrollo, debido a los avances logrados en la consolidación de dicho sistema (Vallejo, 2018).

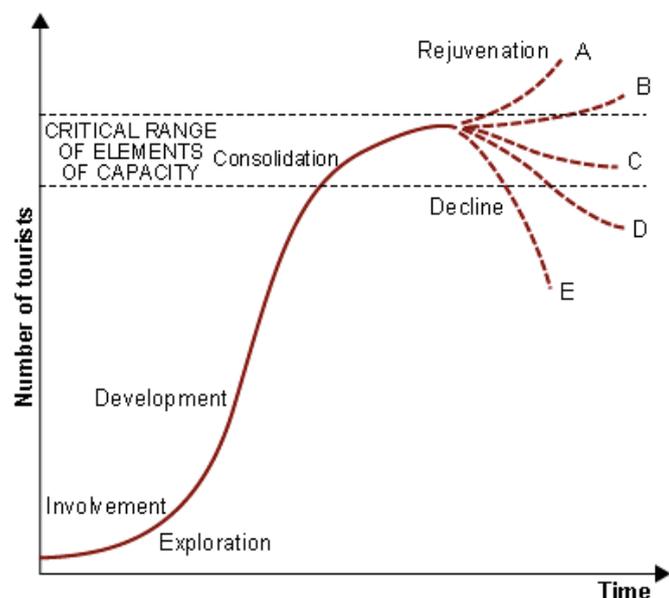


Figura 1. Ciclos de vida de los destinos turísticos, según Butler.

Fuente: Butler (1980, p. 7).

## 2. Fuentes y metodología

Para llevar a cabo este análisis, las fuentes empleadas han sido de dos tipos. Por un lado, un primer grupo han sido las fuentes de carácter cualitativo. En especial, la prensa, sobre todo las revistas gráficas y los periódicos de la época, españoles y alguno extranjero. Tratándose de unas décadas en las que los miembros de la familia real y determinados sectores sociales desempeñaron una función determinante en el tipo de turismo imperante, muchas revistas dedicaron detallados reportajes al veraneo de estos grupos, dando a conocer a sus lectores las actividades a las que se dedicaban, los deportes que practicaban, las excursiones que realizaban, la vida social que llevaban, etc. Incluso, algunas publicaciones más especializadas en diversas temáticas proporcionaron numerosas noticias sobre deportes náuticos como las regatas o sobre itinerarios y recorridos automovilísticos que realizaban. A su vez, no solo la prensa diaria local, nacional y extranjera o la especializada seguían atentamente la agenda del rey, de sus familiares y de los veraneantes más destacados que confluían en los mismos lugares, sino que además los grandes periódicos de Madrid y de las principales ciudades del país desplazaban durante la temporada de verano uno o varios corresponsales a Santander y a San Sebastián para que informasen de cuanto sucedía en ambas ciudades.

Asimismo, en algunos casos hemos recurrido a informes, anuarios y a las cada vez más abundantes guías turísticas y de viajeros. Todos estos materiales dispersos nos han proporcionado interesantes y novedosos datos sobre el consumo de ocio estival y sobre la adecuación de estos espacios para el desarrollo de las primeras prácticas turísticas realmente modernas que tienen lugar en España. Aquí también algunas fuentes literarias nos han sido de gran utilidad.

Por otro lado, un segundo grupo han sido las fuentes archivísticas. En efecto, en algunos casos se ha llevado a cabo un rastreo pormenorizado de archivos con el fin de obtener información más precisa sobre determinados acontecimientos en los cuales intervinieron las autoridades públicas y los empresarios locales. En este caso, hablaríamos de fuentes primarias muy específicas, a las que iremos haciendo mención a lo largo del artículo y que nos han ayudado a completar la información aparecida en la prensa.

El estudio sistemático de estas fuentes nos ha permitido hacer un análisis que, partiendo de la historia económica en sentido amplio, pretende ir más allá, insistiendo en los aspectos interdisciplinarios, vinculados, fundamentalmente, a la historia social y a la geografía cultural. El turismo es un fenómeno poliédrico y, en consecuencia, merece ser abordado desde distintos puntos de vista, más aún, como es este caso, cuando las fuentes cuantitativas son escasas y las cualitativas, además de ser abundantes, nos muestran una enorme gama de matices.

## 3. La temprana configuración de una región turística

La cornisa cantábrica, incluyendo esta vez desde el País Vasco hasta Asturias, ha sido caracterizada como región industrial en declive en diversos trabajos realizados a lo largo de los años ochenta y noventa del siglo pasado por varios investigadores, principalmente desde una perspectiva económica (Castillo Hermosa, 1988; Villaverde, 1994). Este enfoque está relacionado con el estudio de los procesos de reconversión y entraña ineludiblemente situaciones anteriores de dinamismo o de especialización productiva en dicho sector secundario,

analizadas por expertos de historia económica como Hernández Marco y Fernández de Pinedo (1988), González Portilla et al. (2001) o Larrinaga (2018), entre otros.

Sin embargo, hasta ahora y salvo contadas excepciones (Larrinaga, 2004, 2005), este espacio no ha sido objeto de un análisis sistemático y conjunto como región turística desde el punto de vista histórico, económico y territorial, pese a que es posible constatar un desarrollo de actividades relacionadas con el veraneo y el consumo y la oferta de bienes y servicios turísticos en distintos núcleos del litoral cantábrico a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Algo que ha sido puesto de manifiesto en trabajos sobre entornos específicos, tales como los de Barral (2012), Beascoechea (2002, 2017), Cava (2009) y Gil de Arriba (1990, 1994, 2007).

La potente industrialización de comienzos del siglo XX relegó por inconciliable el incipiente despegue turístico playero de diversos enclaves como Portugalete o Santurce en Vizcaya o El Astillero y San Martín en la bahía de Santander. Pero también es indudable que algunos lugares, como San Sebastián y Santander, reforzaron durante este tiempo su funcionalidad turística y encontraron desde finales del siglo XIX un contexto socioeconómico especialmente favorable para su consolidación como espacios turísticos de élite. Sobre todo hasta los años veinte, cuando ya se detecta una primera democratización del turismo y la proliferación de nuevos enclaves en el Mediterráneo.

Asimismo, aunque entre finales del XIX y primeras décadas del XX la mayor parte de los núcleos turísticos del norte de España contaron con circunstancias análogas en su desarrollo y en sus modelos de intervención, la temprana competencia que se estableció entre unos lugares y otros a la hora de atraer visitantes (Shoemaker, 1973) sirvió más para poner de manifiesto la rivalidad o las diferencias entre unos y otros que los aspectos en común, la colaboración entre promotores y la continua movilidad espacial de una misma demanda elitista de unos lugares turísticos a otros dentro del litoral cantábrico.

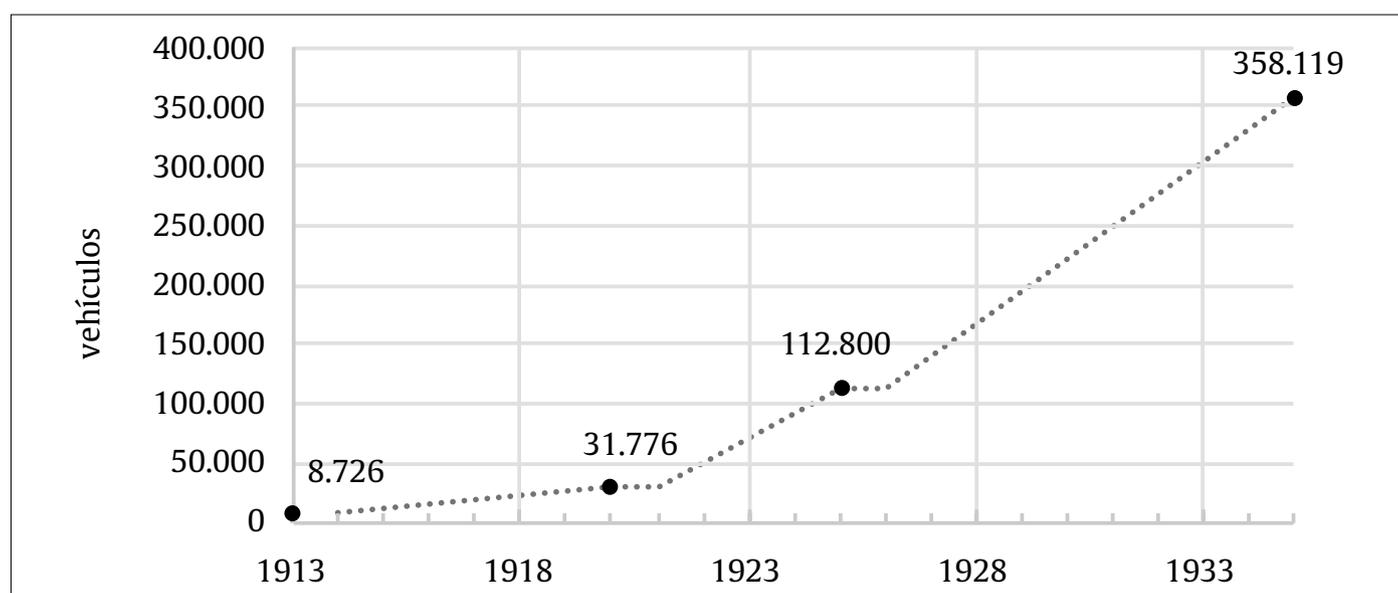
En primer lugar, el ferrocarril contribuyó a la conformación de esta región turística cantábrica (Barquín, 2013). Construidos los trazados en la segunda mitad del siglo XIX, desde comienzos

del XX significativamente la Compañía de Ferrocarriles del Norte estableció durante la temporada estival una reducción para los billetes de ida y vuelta adquiridos con el fin de acudir desde Madrid a los puertos norteños. Por ejemplo, dichos billetes podían servir indistintamente para regresar desde el mismo punto de destino o desde cualquier otro puerto del Cantábrico, a elección del viajero (*La Época*, 23 de junio de 1902).

En el verano de 1910 se inauguró un primer servicio de trenes especiales rápidos con salida desde Madrid para San Sebastián, Santander y Gijón en determinadas fechas precisas de julio y agosto. Este servicio se mantuvo durante las décadas posteriores. Así, a lo largo del verano de 1930 se contabilizó un total para toda la temporada de seis trenes especiales con destino a las playas del norte, distribuidos en las fechas de máxima afluencia y que conectaban Madrid con Santander, Bilbao o San Sebastián y Barcelona y Valencia con esta última ciudad (*La Libertad*, 4 de julio de 1930). A finales de los veinte, la duración de estos trayectos, considerados como rápidos, iba de 12 horas y 48 minutos en los itinerarios más cortos —es decir, de Madrid a Santander o a Bilbao—, hasta más de 17 horas en la conexión entre Valencia-Norte y San Sebastián.

Por su parte, la Compañía del Cantábrico, la del Ferrocarril de Santander a Bilbao y la de los Ferrocarriles Vascongados elaboraron unos billetes turísticos valederos para todas sus estaciones durante un tiempo limitado y que podían ser adquiridos en agencias de viajes extranjeras, como recoge el periódico ovetense *Región* de 13 de agosto de 1926.

Pero junto al ferrocarril, hay que señalar la progresiva importancia del automóvil, medio de locomoción inicialmente restringido a una minoría. Según las cifras oficiales, en 1922 circulaba en España un automóvil de cuatro ruedas por cada 560 habitantes, en tanto que en 1929 y 1935, la ratio había pasado a uno por cada 137 y 100 habitantes, respectivamente (Hernández Marco, 1996). Además, cabe destacar que los territorios que impulsaron el primer salto en el número de matrículas de vehículos en España fueron País Vasco (encabezado por Guipúzcoa –San Sebastián–, seguida de la provincia de Vizcaya), Galicia (A Coruña y Pontevedra) y la provincia de Santander (Vilar y Vallejo, 2018).



Nota: son vehículos a motor, no solo turismos

Figura 2. Total de vehículos matriculados en España entre 1913 y 1935

Fuente: Villar y Vallejo (2018, p. 418); elaboración propia.

Como veremos más adelante, al lado del excursionista, del veraneante, del bañista o agüista, a principios del siglo xx surgió el conductor *sportman*, elitista, que tenía en el coche un elemento de diferenciación social. Este tipo sociológico incorporó el turismo de automóvil a sus prácticas de ocio, asimilándolo a un deporte, fundó distinguidos automóviles club, organizó «caravanas turísticas» y competiciones, y promovió circuitos de carreras en los destinos turísticos a los que daba renombre. Los circuitos de Le Mans, Monza, Lasarte (San Sebastián) o Sitges (Barcelona) nacieron con el siglo xx (Vilar y Vallejo, 2018, p. 402).

Parece claro que la conducción de un automóvil se entendía en estos primeros años como un novedoso y cualificado deporte y su rápida progresión comenzaba a crear interés en la sociedad. La figura del rey Alfonso XIII vestido de deportista, *sportman* al estilo anglosajón (*gentleman* excursionista), servirá como modelo que imitar por buena parte de la aristocracia y la alta burguesía durante estos años. En efecto, el monarca conducía, ataviado con equipo deportivo, los últimos y más lujosos modelos de automóvil, una imagen que se repite con frecuencia en las portadas de la prensa de la época.

Desde comienzos del siglo xx fueron cada vez más habituales estos desplazamientos veraniegos por distintos puntos cantábricos de una clientela pudiente con medios de transporte propios, ávida de incrementar las relaciones mutuas y de acudir a nuevos lugares de moda, frecuentados por grupos sociales dominantes a escala española y europea. El mismo Alfonso XIII, durante sus veraneos en San Sebastián o en Santander, se desplazó con asiduidad en automóvil entre distintas poblaciones, bien por razones de gobierno o para establecer contactos con grupos de políticos y empresarios o para asistir a celebraciones o inauguraciones, o bien directamente por motivos de ocio y disfrute personal, como las excursiones a entornos de singular atractivo natural y paisajístico (Luengo y Delgado, 2016). En los años veinte, los desplazamientos estivales de unas localidades próximas a otras fueron múltiples y continuos.

En general, este dinamismo moderno del que hacen gala los reyes y sus allegados resulta cada vez más usual entre los grupos sociales aún minoritarios que disfrutaban del veraneo, fenómeno que también aparece reflejado en los periódicos de principios de siglo, con frecuentes notas de sociedad.

Ahora bien, a partir de la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales (CNFE) en 1926, las posibilidades de movilidad turística y de desplazamiento por el litoral cantábrico se incrementaron considerablemente, lo cual estuvo también relacionado con el despliegue creciente del turismo automovilístico entre las clases altas. En efecto, estos grupos refinados de burgueses y aristócratas, políticos y altos cargos públicos, gustaban de realizar excursiones en vehículos de su propiedad por sus habituales zonas de veraneo o hacia las provincias próximas, práctica que sucesivamente fue ganando más aficionados.

Casi al final del período estudiado, en julio de 1928, la revista *Kinos*, dedicada al automovilismo, publicó en portada un artículo titulado «Consideraciones sobre el turismo» en el que, según el modelo de turismo itinerante por carretera afín a la revista, se animaba a los lectores a recorrer el sector cantábrico oriental, teniendo en cuenta las buenas condiciones y las mejoras efectuadas. Su alusión conjunta a la «costa Norte» revela una consideración que había venido forjándose desde comienzos de siglo y que había sido potenciada por la mejora

paulatina de las comunicaciones. De esta forma, ya en la etapa republicana, en el suplemento de «Turismo y viajes» elaborado por el diario *El Sol*, el 22 de julio de 1933, se planteaba un itinerario turístico por el norte de España, incluyendo en este caso, además de la entonces provincia de Santander y el País Vasco, Galicia, Asturias y Navarra.

#### 4. De las primeras visitas regias a las playas del Cantábrico a las estrategias conjuntas para la promoción del veraneo náutico

La vinculación de los miembros de la familia real con las playas cantábricas se remonta a los años treinta del siglo xix. Así, por ejemplo, un hermano de Fernando VII, el infante don Francisco de Paula Antonio, había tomado los baños en los arenales de La Concha de San Sebastián, primero en 1830 y después en 1833 (Archivo Municipal de San Sebastián-AMSS, Sec. E, Neg.1, Lib. 2035, Exp. 2). Con posterioridad, Isabel II también visitó esa playa en 1845, aquejada de una enfermedad de la piel. La visita duró del 1 al 16 de agosto y la realizó acompañada de su madre, la reina María Cristina, y de su hermana la infanta María Luisa. Doña Isabel regresaría en 1865 y en 1868, donde le sorprendió la Gloriosa revolución que acabaría con su reinado. Pero la soberana no solo visitó San Sebastián, sino también Santander.

Según se interesa en recordar *La Revista de Santander* en su número extraordinario del 1 de junio de 1930, Isabel II fue la primera reina en visitar el temprano núcleo balneario del Sardinero. Esta llegó a Santander el 20 de julio de 1861 y al día siguiente se dirigió a la Primera Playa, donde el ingeniero naval Joaquín Fernández de Haro y López Tagle había diseñado una caseta de baños para disfrute exclusivo de la familia real. Este uso se prolongó hasta el 15 de agosto (*La España*, 11 de septiembre de 1861). Al año siguiente, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Santander le entregaron a Isabel de Borbón, como obsequio, una amplia extensión de terrenos con la condición de levantar en ellos un palacio de verano. Marcando una indudable adhesión, la finca cedida a la reina recibió el nombre del príncipe de Asturias, La Alfonsina (*La Época*, 5 de agosto de 1864) aunque, tras la Revolución de 1868, las mismas instituciones que habían efectuado la donación pleitearon para declararla nula y recuperar la propiedad de los terrenos que más tarde se venderían en lotes.

En el mismo año de la Gloriosa, visto el progresivo apogeo que iba alcanzando el Sardinero como estación veraniega, los dos hijos mayores del empresario Juan Pombo Conejo, Arturo y César Pombo, obtuvieron la concesión para un establecimiento de baños en la Primera Playa del Sardinero (Real Orden de 6 de junio), lo que les llevó a transformar una anterior fonda en hotel. Ya durante el Sexenio Democrático, en 1870, los Pombo levantaron el primer casino, contiguo a dicho establecimiento hotelero.

En julio de 1872 se produjo la visita a Santander de Amadeo I, reseñada por Pérez Galdós en uno de sus últimos *Episodios Nacionales* (1910). El nuevo rey permaneció en la ciudad del 24 de julio al 3 de agosto y pernoctó en una de las propiedades de Juan Pombo en el Sardinero, quien, como político y lúcido hombre de negocios, supo adaptarse a los cambios en el gobierno de la nación, obteniendo el título de marqués en reconocimiento de su hospitalidad con Amadeo I. Ese mismo año, el rey visitaría también San Sebastián y Vizcaya.

Tras la restauración borbónica, en el verano de 1876, Alfonso XII acudió a Santander para encontrarse con su madre y hermanas, hospedándose nuevamente en las posesiones del ya marqués de Casa-Pombo en el Sardinero. Todas estas sucesivas visitas atrajeron a la ciudad a numerosos forasteros y acreditaron en todo el país la fama del Sardinero y sus playas, como reflejaron periódicos y revistas ilustradas de la época. Además, evidenciaron el interés de la burguesía mercantil santanderina en fomentar el desarrollo de la ciudad y en particular del Sardinero como espacio veraniego selecto, apoyándose para ello en contactos directos con los monarcas reinantes y sus respectivos entornos sociopolíticos. Otro ejemplo fue el de la villa de Comillas, donde se personó el rey en 1881 y 1882 y pudo disfrutar de algunos itinerarios náuticos, aspecto este último especialmente desarrollado más tarde por su hijo.

En el caso de San Sebastián, fue la reina María Cristina la que contribuyó de forma más decidida a la consolidación de la capital guipuzcoana como lugar de veraneo de la realeza, de la nobleza y de la alta burguesía, toda vez que, en 1887 y una vez fallecido Alfonso XII, la reina regente adquirió la costumbre de veranear en San Sebastián. Dicho hábito se prolongó hasta 1931, con la excepción del crítico año de 1898. De hecho, María Cristina se hizo construir el Palacio de Miramar para pasar largas estancias.

Por contra, la figura más relevante para Santander fue Alfonso XIII por su asiduidad como veraneante durante dieciocho años seguidos (1913-1930). Estas continuadas estancias de la familia real y de su séquito dotaron a la ciudad de la reputación requerida para su consolidación definitiva como lugar de recreo destacado entre la alta sociedad española (Garrido, 2016), lo que le valió sobrenombres como los de «Biarritz español» y «residencia *smart* veraniega», cualidad que desde las últimas décadas del siglo XIX había recaído casi exclusivamente sobre San Sebastián, debido a la presencia continuada de su madre.

Con todo, las primeras visitas de Alfonso XIII a Santander las realizó en compañía de su madre en el yate Giralda. En agosto de 1900 la familia real salió de San Sebastián con objeto de realizar un viaje marítimo por la costa cantábrica que sirviese de recreo y de instrucción al joven rey, aún menor de edad (Soldevilla, 1901). La excursión se inició el día 16 con llegada a Bilbao, continuó hacia Gijón, Avilés, La Coruña, Corcubión, Muros, Marín, Vigo, Villagarcía y El Ferrol, y recaló por último en Santander el 8 de septiembre, para regresar a San Sebastián el día 10. Para recibir a los augustos visitantes, el ministro de la Gobernación, Eduardo Dato, acudió en tren a Santander desde Madrid y se hospedó en uno de los pocos hoteles dignos entonces de su rango, el Gran Hotel del Sardinero, propiedad de los Pombo (*La Correspondencia de España*, de 9 de septiembre). Al año siguiente, el 21 de agosto, la familia real viajó nuevamente de San Sebastián a Bilbao en el mismo yate real, escoltado por diversos buques.

Pero fuera de las visitas oficiales, un joven Alfonso XIII empezó a recalar en Santander con objeto de participar en las regatas de balandros organizadas en la bahía por el club de la ciudad. Así lo describe, por ejemplo, el *Heraldo de Madrid* en su edición vespertina de 30 de julio de 1906. En aquel año, el monarca acababa de contraer matrimonio con Victoria Eugenia de Battenberg y la visita estival de ambos a Santander gozó de un recibimiento esmerado y entusiasta, máxime cuando se trataba de la primera ocasión en la que el rey regateaba como patrón de una embarcación a vela, el balandro Queen X, pro-

piedad del Club de Regatas santanderino. Esta misma afición deportiva iniciada en Santander, donde Alfonso XIII volvió a regatear en 1907, le llevó también a acudir con reiteración tanto a San Sebastián como a Bilbao, lugares en los que cada verano desde comienzos de siglo eran más frecuentes las actividades náuticas (*ABC*, 4 de agosto de 1902).

A decir verdad, la celebración de regatas en cualquiera de estas tres ciudades cantábricas durante los meses estivales congregaba la presencia de numerosos blandristas y *yachtsmen*, sobre todo si, como sucedió a partir de 1906, se contaba con la presencia real (*ABC*, 10 de agosto de 1908). Desde un primer momento, estas circunstancias no pasaron desapercibidas a los integrantes de las élites económicas locales, hijos y nietos de comerciantes, banqueros, industriales, armadores, navieros y consignatarios, varios de ellos socios fundadores de los clubes náuticos de Santander, Bilbao y San Sebastián y creadores en 1906 de la Federación de Clubes del Cantábrico (FCC), de la que Alfonso XIII fue presidente honorario (Prieto Gorricho, 2005). Estas élites empresariales pronto vieron la posibilidad de incrementar sus relaciones directas con el rey, con la familia real y con otros miembros de la alta sociedad española, consolidando así el papel de las tres provincias costeras del norte como destino turístico. En este sentido, tampoco debemos olvidar la faceta de hombre de negocios del propio monarca, cuya cartera de inversiones abarcó sectores sumamente variados (Gortázar, 1986). Estos viajes eran una buena oportunidad para relacionarse con las élites económicas más destacadas, por ejemplo, en Bilbao, al tiempo que dichas estancias eran aprovechadas para ponerse en contacto con los dirigentes monárquicos de la provincia (Luengo y Delgado, 2016).

Así, cabe recordar que en mayo de 1901 los tres clubes pioneros del deporte náutico se reunieron en Bilbao con el objetivo de instituir la Copa del Cantábrico para las regatas del siguiente verano (*El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de mayo de 1901). La competición se celebró en San Sebastián, con gran repercusión en los periódicos nacionales y extranjeros (*AMSS*, Sec. B, Neg.7, Ser. II, Lib. 254, Expte. 18). A partir de este año y en los sucesivos, la Federación Cantábrica organizó colectivamente regatas en Santander, en San Sebastián y en Bilbao (*Arte y Sport*, 10 de octubre de 1903). Por lo demás, en cada una de estas ciudades se celebraban igualmente regatas internacionales de yates a vela. Por ejemplo, en San Sebastián la denominada Copa de la Reina había sido instituida en 1896 por la reina regente (*AMSS*, Sec. B, Neg. 7, Ser. II, Lib. 254, Expte. 18). Estas regatas, lógicamente, constituían una notable fuente de propaganda para las ciudades que las organizaban, de suerte que en muchos casos atraían cruceros y trasatlánticos a sus costas. No es de extrañar, por tanto, que en una localidad como San Sebastián el Sindicato de Festejos tuviese un papel importante en la organización de estos eventos, más aún cuando se consideraban las terceras regatas más importantes de Europa, solo superadas por las inglesas de los Lores y las alemanas de Kiel (*AMSS*, Sec. B, Neg. 7, Ser. II, Lib. 256, Expte. 2).

Es más, en 1905 el Sporting Club de Bilbao organizó la primera Copa del Rey (*Nuevo Mundo*, 17 de agosto de 1905). Asimismo, en 1907, año en el que la FCC unificó los reglamentos de regatas conforme a la normativa fijada por la International Yatch Racing Union (*Vida Marítima*, 30 de agosto de 1909), se empezaron a realizar conjuntamente las primeras regatas-crucero con itinerarios entre Santander-Santoña y Castro Urdiales-Guecho. En las de 1908 participó el propio Alfonso XIII (*Vida Marítima*, 30 de

abril de 1908). Cuando al año siguiente, marcado por los problemas de Marruecos, el rey decidió no asistir a las regatas del Abra, participó, sin embargo, en la regata-crucero de San Sebastián a Guetaria, en la que resultó vencedor su balandro Hispania (Luengo y Delgado, 2016, p. 81).

Durante estos primeros años de siglo, el presidente de la FCC fue el naviero santanderino Victoriano López Dóriga (*Revista Cantabria*, 14 de mayo 1908), propietario de los Astilleros de San Martín y cuya actividad económica estuvo también vinculada con los astilleros vizcaínos de Euskalduna. Asimismo, es posible hablar de la doble condición de navieros y *yachtsmen* de varios miembros de la alta burguesía vasca, como los hermanos Benigno y Víctor Chávarri, Enrique González Careaga o Santiago Martínez de las Rivas, entre otros (*Vida Marítima*, 30 de agosto de 1909 y 10 de septiembre de 1913). A este respecto, y dada la afición de Alfonso XIII a este deporte, es preciso mencionar las fructíferas relaciones que se gestaron entre las burguesías locales y la familia real en sus frecuentes visitas a estas ciudades. Lo pone de manifiesto Soldevilla (1917, p. 330) en *El año político 1916*.

Semejantes eventos y los banquetes que se celebraban sirvieron para estrechar aún más relaciones entre la Corona y estos miembros de las clases altas de la sociedad local, algo que sirvió en muchos casos para que algunos de ellos fuesen ennoblecidos por Alfonso XIII. Por ejemplo, el empresario y político Fernando María Ybarra de la Revilla fue nombrado marqués de Arriluce en 1918. Por su parte, Tomás de Zubiría recibió el condado de Zubiría, José Luis Ussía el condado de los Gaitanes, Benigno Chávarri el marquesado de Chávarri o Víctor Chávarri el condado de Triano (Hernández Barral, 1910; Luengo y Delgado, 2016).

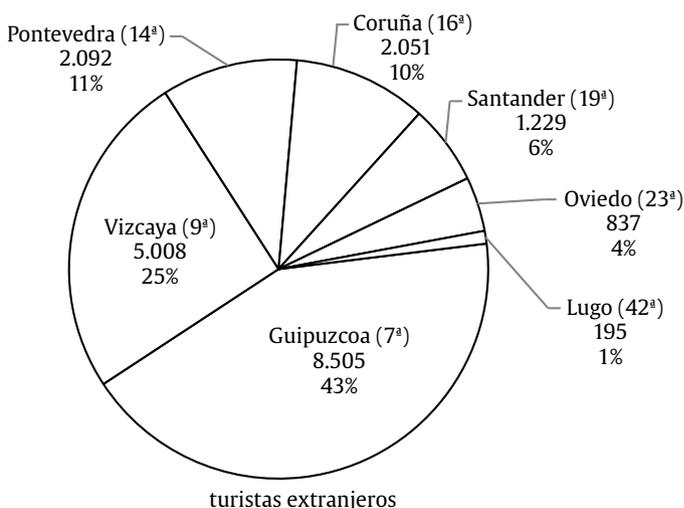
Sin embargo, la I Guerra Mundial y el desastre de Annual (julio de 1921) no fueron momentos propicios, con vistas a la opinión pública, para publicitar en exceso la celebración de regatas por parte de privilegiados capitalistas que compartían con la casa real las mismas aficiones de recreo aristocrático, además de diversos negocios. No obstante, cuando la actividad regatista se retomó con más brío entrada la década de los veinte, se empezaron a incorporar nuevos grupos de la alta burguesía, empresarios y profesionales liberales acomodados. Además, a partir de su creación en 1928, el Patronato Nacional del Turismo contribuyó económicamente en la organización de las llamadas Regatas del Cantábrico, de carácter internacional y en las que intervenían hermanados los clubes de San Sebastián, Bilbao y Santander. También organizadas por los clubes del norte se verificaron regatas-crucero entre Santander y Bilbao (35 millas náuticas), Bilbao-San Sebastián (55 millas) y San Sebastián-Arcachon (90 millas) («La Vida deportiva», suplemento de *La Nación*, de 16 de febrero de 1929).

Todas estas celebraciones náuticas congregaban una notable afluencia de barcos y tripulantes extranjeros que se sumaban a la presencia de buques de cruceros con escala en alguno de los puertos cantábricos, dando un aspecto muy vistoso y animado a los frentes marítimos de estos entornos urbanos, además de aumentar el número de visitantes y, por tanto, de ingresos en estas localidades, contribuyendo de esta forma a reforzar su imagen de destino elegante.

En este sentido, con participación internacional, la Federación de Clubes Náuticos presidida por Victoriano López Dóriga organizó en San Sebastián en 1907 la regata Hispano-Americana en la que intervino el balandro Dios Salve a la

Reina, propiedad del rey, y para la que José Ibarra, presidente del Club Náutico de la ciudad, solicitó una mayor subvención en carta dirigida al Ayuntamiento (AMSS, Sec. B, Neg. 7, Ser. II, Lib. 255, Expte. 7). En dicha regata, junto con los balandros donostiarras y bilbaínos, participaron varios norteamericanos, venidos de Nueva York (*Vida Marítima*, 20 de septiembre de 1907). Y ya en la segunda mitad de los veinte, se introdujeron regatas de singladura internacional con participación de yates de gran porte, como la Plymouth-Santander en 1929 (450 millas náuticas) y la Nueva York-Santander, también llamada crucero del Atlántico y establecida en 1928 con patrocinio real<sup>1</sup>.

Un año antes, en 1927, se había creado el Real Club Marítimo de Santander, presidido por el empresario Gonzalo García de los Ríos. Esta nueva asociación era el resultado de la ruptura con el decimonónico Real Club de Regatas, creado en 1870, y desde entonces sería la encargada de participar en la organización de estos eventos deportivos internacionales, incrementando así las posibilidades de atraer la llegada de turistas extranjeros, muy inferiores en número en Santander en comparación con los volúmenes alcanzados en Guipúzcoa o en Vizcaya (figura 3). Además, en ese mismo año de 1927, la Trasatlántica presidida por Juan Antonio Güell, tercer marqués de Comillas, inauguraba un servicio extraordinario de cruceros-correo de turismo para enlazar Pasajes, Bilbao y Santander con Southampton (*El Imparcial*, 2 de septiembre de 1927).



Nota: junto al nombre de cada provincia aparece el puesto ocupado a nivel español, seguido del número de turistas recibidos ese año y del porcentaje dentro del conjunto de provincias costeras del norte de España.

Figura 3. La demanda turística extranjera en las provincias costeras del norte, 1929.

Fuente: Memoria del PNT (1930); elaboración propia.

<sup>1</sup> A los participantes en esta regata Nueva York-Santander se les obsequió con una excursión a Santillana del Mar y al campo de golf de Oyambre. En su libro publicado en francés, V. Blasco Ibáñez (1924, p. 33) diría irónicamente «Alphonse XIII a toujours cherché à devenir l'ami des grands multimillionnaires des États-Unis. Quand le yacht de l'un d'eux arrive à Saint-Sébastien ou à Santander, le roi donne plus de marques de déférence et d'admiration que s'il s'agissait de la galère du Pape».

## 5. El afianzamiento de una región turística a través de los deportes de élite

Si la navegación fue la afición de Alfonso XIII más tempranamente relacionada con sus estancias estivales en el Cantábrico, no fue la única inclinación deportiva de su amplia y conspicua vida social. Hubo otro conjunto de deportes, considerados entonces de élite, que contribuyeron a la consolidación de la región cantábrica como una zona turística de excelencia. Una de estas actividades fue, como ya hemos apuntado anteriormente, el automovilismo y los recorridos y excursiones por carretera (*Heraldo de Madrid*, 5 de enero de 1905). Así, por ejemplo, en el verano de 1908, el matrimonio real y otras figuras de alto rango participaron en una gira automovilística entre San Sebastián y Oñate organizada por el Real Club Automovilista de Guipúzcoa (*La Ilustración Artística*, 28 de septiembre). Dicha entidad llevó a cabo frecuentes celebraciones veraniegas, como las *gymkanas* en el campo de Ondarreta y los concursos de subida al monte Igueldo, con una reglamentación oficial y diversos premios entre los que se contaban la Copa del Rey y la Copa de Guipúzcoa (*Gran Vida*, 1 de octubre de 1910). En septiembre de 1910, los reyes volvieron a participar en una caravana de vehículos entre San Sebastián y Azcoitia (*La Correspondencia de España*, 23 de septiembre). En varias de estas fiestas automovilísticas, que congregaban a lo más selecto de la sociedad veraneante, intervinieron el Real Automóvil Club de España, del que Alfonso XIII fue presidente de honor, el Gran Casino de San Sebastián, la Diputación y el Ayuntamiento de la ciudad, aportando cada uno de ellos sus premios respectivos. Años más tarde, con la presencia de los reyes, el 23 de julio de 1923 se inauguró el Circuito Automovilista de Lasarte, cerca de San Sebastián (Sada, 2007).

En paralelo al guipuzcoano, el Real Club Automovilista Montañés se fundó en 1909. Además de interesarse por la conservación y mejora de las carreteras, entre sus objetivos estuvo el fomento del turismo, con participación activa en los festejos veraniegos de Santander y en la organización de excursiones a distintos puntos de la provincia. Así, en 1911 dicho club organizó una primera gira en honor del rey, entre Santander y los balnearios de Ontaneda-Alceda (*España automóvil y aeronáutica*, 30 de julio). Su presidente en funciones fue el ingeniero de caminos Alberto del Corral y entre sus miembros se contaron los Yllera y los López Dóriga.

Por su parte, el Automóvil Club de Vizcaya se constituyó en 1913 con más de ochenta socios (*La Época*, 28 de marzo), y llegó a registrar ciento setenta miembros en 1930 según refiere el Anuario del comercio, industria, profesiones y tributación del País Vasco de aquel año. En la creación del club automovilístico vizcaíno participó directamente el Sindicato de Fomento de Bilbao, nacido en agosto de 1910, y que tan solo tres años más tarde llegó a congregarse unos mil doscientos asociados (*Gran Vida*, 1 de diciembre de 1913), lo que es una prueba del interés hacia el turismo en la capital del Nervión de estos años.

Asimismo, otras de las aficiones deportivas elitistas de Alfonso XIII y su entorno fueron la hípica y el polo. En 1907 se disputaron las primeras carreras de caballos en San Sebastián. En concreto, en el hipódromo del Antiguo, con la asistencia del rey y donde se celebró ya el I Gran Premio de San Sebastián (Sada, 2007). Unos años más tarde, el 2 de julio de 1916, sacando partido de las circunstancias de la I Guerra Mundial que atraían a España, como país neutral, a grupos privilegiados de rentistas ociosos a la espera del final de la contienda, se inau-

guró el Hipódromo de Lasarte. Dicha inauguración tuvo gran trascendencia si tenemos en cuenta que en el resto de Europa no se corrían carreras de caballos como consecuencia de la contienda (Sada, 2014). Ello hizo que diferentes propietarios de grandes cuadras de pura sangre se dieran cita en San Sebastián (*La Voz de Guipúzcoa*, 17 de julio de 1916; Walton, 1996). Entre los premios más destacados de las temporadas hípicas en Lasarte estuvieron el Gran Premio de San Sebastián y la Copa de Oro del Rey. A este respecto, para los años bélicos Walton (1996) ha señalado que quizás lo que más atrajo a la alta sociedad internacional para desplazarse a San Sebastián, aparte del casino, fuera la gran actividad deportiva desplegada en esos años. Actividad deportiva elitista que, una vez más, no puede entenderse sin la presencia del rey, prototipo de *sportman* de la época.

Un año más tarde que el donostiarra, en septiembre de 1917, empezó a funcionar el Hipódromo de Bellavista en el pueblo santanderino de Cueto, cerca de Cabo Mayor, a poca distancia del Sardinero, con una pista de 2400 metros, conforme al proyecto del arquitecto Javier González de Riancho. Su principal impulsor fue el duque de Santo Mauro, Mariano Fernández de Henestrosa, siguiendo la voluntad de Alfonso XIII, que quería disponer de una instalación en Santander similar a la de San Sebastián y otras ciudades europeas. No obstante, en este caso, ni la burguesía santanderina ni el Ayuntamiento de la ciudad, propietario de los terrenos, mantuvieron las aportaciones suficientes para sufragar una actividad que, desde sus primeros momentos de funcionamiento, no alcanzó la rentabilidad esperada. De esta manera, a pesar de las expectativas iniciales, el equipamiento ecuestre de Bellavista solo se mantuvo activo hasta 1921. Ello pese a que el empresario belga Georges Marquet se hiciera cargo de la explotación, lo mismo que de la del Hotel Real, inaugurado también en 1917. Además, el hecho de que las principales cuadras se concentrasen en San Sebastián contribuye a explicar el fracaso económico de este hipódromo (Sada, 2014).

Otro *sport* practicado por la familia real fue el tenis, moda inglesa para cuya práctica la sociedad deportiva de Lawn-Tennis de Santander, creada en 1906, decidió instalarse en los terrenos del istmo de La Magdalena, cerca del futuro palacio. Ello facilitó la frecuentación de sus pistas por parte de los reyes, en particular de Victoria Eugenia, principal aficionada, además de resultar un entorno especialmente atractivo desde el punto de vista paisajístico para la realización de celebraciones sociales y deportivas. Desde 1910 y durante todas las estancias veraniegas de Alfonso XIII y su familia en Santander, el Real Club de Tennis de la Magdalena estuvo presidido por Gabriel Pombo Ybarra, quien también presidió el Club Marítimo de Santander.

Desde comienzos de siglo, también en San Sebastián se celebraron torneos de *lawn-tennis* en el campo de Ategorrieta, organizados por el San Sebastián Recreation Club y a los que asistían conjuntamente las reinas Victoria Eugenia y María Cristina (*La Época*, 2 de agosto de 1904, y Sada, 2007, p. 102). Más tarde, en 1919, las instalaciones del Real Club de Tennis pasaron a situarse junto a la playa de Ondarreta, al pie del monte Igueldo, un entorno igualmente privilegiado en cuanto a paisaje y perspectivas.

Asimismo, otra práctica deportiva de origen británico que alcanzó un significativo desarrollo en el Cantábrico durante los años veinte fue el golf. En el caso de San Sebastián el primer terreno se situó en Lasarte y estaba ya en uso a comienzos de siglo. En 1915 contaba con un chalé frecuentado por la alta

sociedad veraneante, que celebraba fiestas en las que hacían su aparición, una vez más, las reinas María Cristina y Victoria Eugenia (*La Época*, 14 de septiembre de 1915 y Rebanal, 2016). Seguidamente, por iniciativa de Jaime de Silva, duque de Léce-ra, y de Marcelino Azlor de Aragón, marqués de Narros, se abrió en 1916 el campo de Golf de Zarauz (*Heraldo Deportivo*, 25 de agosto de 1916) en un terreno con dunas y adyacente a la playa, para disfrute de los distinguidos veraneantes de la localidad. Como era habitual en estos casos, a su inauguración acudió la pareja real.

También Neguri contó con su campo de golf con bosque de pinos y vistas al mar (De la Rica, 1986), frecuentado por los marqueses de Triano y Arriluce de Ybarra, entre otros socios de número que aportaban premios para los campeonatos anuales, culminados con la celebración de banquetes (*Mundo Gráfico*, 24 de octubre de 1928, y *La Época*, 27 de agosto de 1929).

En Cantabria, en agosto de 1924, el mismo Alfonso XIII llevó a cabo la inauguración del Real Club de Oyambre, cercano a Comillas y con ciertas semejanzas con el de Zarauz, al estar formado en parte por un terreno de dunas que bordean la playa. En este caso, el impulsor de la obra fue Juan Antonio Güell y López, quien posteriormente, siendo ya presidente del PNT, hizo que dicho organismo contribuyera económicamente a la realización de otro campo de golf, esta vez en el municipio de Marina de Cudeyo, frente a la península de La Magdalena, del otro lado de la bahía santanderina: el Golf de Pedreña, abierto en 1929. El proyecto aglutinó a la buena sociedad montañesa para satisfacer los deseos de la reina, según recogen las crónicas de la época. Su primer presidente fue Ramón Quijano de la Colina, ingeniero de minas, hermano de Miguel Quijano de la Colina, subdelegado regional del PNT desde mayo de 1928, e hijos ambos de José María Quijano, creador de las Forjas de Buelna y de los Altos Hornos de Nueva Montaña.

Paralelamente, otras de las múltiples actividades turístico-deportivas con las que Alfonso XIII y sus cortesanos se distraían durante sus estancias norteñas fueron la caza de rebecos, corzos y osos en los Picos de Europa o en el coto del Saja (*La Acción*, 24 de julio de 1917) o la pesca del salmón en los ríos Nansa y Asón, mientras que algunos miembros de la familia real mostraban sus mentalidades modernas con actividades como los recorridos playeros en *aeroplage*, practicados por la reina y el infante don Jaime (*La Esfera*, 11 de septiembre de 1926).

En general, las prácticas deportivas que con carácter elitista fueron desarrollándose durante los veraneos reales cantábricos dieron pie a numerosas noticias de prensa, en ocasiones acompañadas de fotografías, que contribuyeron a crear y difundir en toda España la imagen de unos entornos selectos y refinados, construyendo la representación social de unos espacios turísticos privilegiados. Asimismo, estas congregaciones de notables en clubes y lugares de ocio, elegantes y privados, plantearon ocasiones inmejorables para el establecimiento de relaciones. Efectivamente, tanto las celebraciones de buen gusto como los ambientes de disfrute minoritario, gratos y relajados, fueron el escenario perfecto para fraguar acuerdos y alianzas entre las altas esferas del poder económico y político. Este segundo tipo de vinculaciones se llevaron a cabo de manera mucho menos explícita para la opinión pública, aunque sus repercusiones fueron trascendentes en distintos aspectos, como el empresarial y el de los proyectos arquitectónicos y urbanísticos.

## 6. Conclusiones y reflexiones finales

Desde mediados del siglo XIX es posible hablar de la reiterada presencia de diferentes miembros de la familia real en las distintas playas del Cantábrico comprendidas entre las provincias de Guipúzcoa y Santander, en un primer momento, animados por las condiciones terapéuticas atribuidas a las aguas marinas, en un contexto de predominio de la concepción higienista. Una concepción que, para finales de esa centuria y comienzos de la siguiente, entró en decadencia como consecuencia, entre otras causas, de los importantes avances científicos habidos en la medicina. En este contexto modernizador, las aguas marinas fueron perdiendo esa preliminar valoración curativa para empezar a prevalecer, cada vez más, el factor lúdico y recreativo. Fue precisamente durante estas primeras décadas del siglo XX, coincidentes con el reinado de Alfonso XIII, cuando se consolidó esta transformación, imponiéndose una nueva percepción de las aguas y del hecho mismo de ir a la playa o de veranear en el litoral. La repercusión de los cambios llegó hasta tal punto que, entre las clases más pudientes, el ocio marítimo, ya muy vinculado a los nuevos deportes náuticos, fue tomando por sí mismo carta de naturaleza, en gran medida gracias a los propios gustos y actitudes del monarca y de sus allegados. De esta manera, podría afirmarse que si Alfonso XII había sido un rey soldado, su hijo fue un rey *sportman*<sup>2</sup>.

Su afición al deporte influyó decididamente en la consolidación de la cornisa cantábrica como un espacio turístico de élite a escala española e internacional. Por primera vez las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander empezaron a ser concebidas como un todo por parte de estos grupos dominantes, es decir, como una auténtica región turística. En dicho proceso, los viajes y desplazamientos entre unos enclaves y otros de los distintos componentes de la familia real, empezando por el monarca, jugaron un papel fundamental. Las travesías en El Giralda, las excursiones en automóvil, la participación en las diferentes regatas o la presencia en los hipódromos de San Sebastián y Santander, así como en los diferentes campos de golf o de tenis serían una prueba de ello. Evidentemente, en lo que se refiere a los grupos que acompañaban al rey en estas prácticas o a otros miembros de su familia, estaríamos hablando de una minoría que contaba con el tiempo y los recursos suficientes para permitirse semejantes lujos, en los que, por otra parte, ocio y negocio iban de la mano. Así pues, hasta finales de los años veinte cuanto menos, la cornisa cantábrica destacó por la continua afluencia estival de las grandes fortunas del país e incluso algunas del extranjero. Sin duda, la presencia de los miembros de la familia real marcaba el tono.

Este tono de buen gusto no solo se dejó sentir en las prácticas sociales vinculadas al ocio o al deporte de élite, sino también en la propia construcción física y social del espacio. Hoy

<sup>2</sup> De hecho, el semanario conservador *Voz española*, publicado en Manila, en su apartado «Vida deportiva» de 27 de junio de 1931, dedica un artículo al depuesto Alfonso XIII, titulado «España ha perdido a su Rey, pero el Mundo Deportivo gana un sportman», en el que como subtítulo puede leerse: «Don Alfonso tendrá tiempo ahora para la práctica del deporte que tanto le agrada: el yachting. Siempre suspiró el Rey por gozar de la vida en sus balandros, libre de toda preocupación. Los republicanos le han proporcionado ese gusto al más deportista de todos los monarcas» (p. 9).

en día, la huella del veraneo regio es patente en las ciudades de San Sebastián y Santander. Aparte de sus respectivos palacios reales, pronto se sumaron edificios emblemáticos como casinos, hoteles de lujo o unos paseos marítimos concebidos para disfrute de las capas altas de sociedad, para ver y ser vistos. En definitiva, una arquitectura y un diseño urbanístico vinculados a ese turismo de lujo que alcanzó su máximo esplendor durante el reinado de Alfonso XIII.

La salida del país de rey y el final definitivo de los veraneos regios en las costas del norte, tras el amplio triunfo republicano en las elecciones municipales de 1931, frente a lo que se hubiera podido esperar, no supusieron una merma acusada en la demanda turística de la cornisa cantábrica, ampliamente consolidada ya a lo largo de los años, pero sí la necesidad de readaptar el modelo promocional a las transformaciones sociales y políticas experimentadas. A pesar de la larga vinculación del litoral septentrional con el turismo de élite, en abril de aquel año las candidaturas republicanas ganaron las alcaldías tanto en Santander como de San Sebastián y Bilbao, síntoma evidente de los cambios sociopolíticos que habían ido gestándose en cada una de estas tres ciudades, lo mismo que en el resto de los principales entornos urbanos del país. Por otra parte, desde el punto de vista turístico, a lo largo de los años veinte habían ido configurándose en España otros destinos competidores, principalmente localizados en el Mediterráneo, a medida que el mapa turístico fue ampliándose y diversificándose (Gil de Arriba, 2018).

En este contexto, las iniciativas de las nuevas autoridades municipales en Santander y en San Sebastián fueron encaminadas a mantener la pujanza de la actividad turística, conscientes de su importancia económica. El 24 de abril de 1931, el diario *La Libertad*, uno de los periódicos más difundidos entonces en Madrid y de los más leídos entre las clases medias y obreras hasta su desaparición tras la Guerra Civil, en una serie de artículos críticos, que iría publicando bajo el epígrafe «Para la historia de un reinado», diría adelantándose a la temporada estival: «Estamos en San Sebastián. En verano. Arde la ciudad en fiestas y se encuentra atiborrada de veraneantes. Se llenan el Casino y los teatros. Cada fiesta de sociedad es un éxito [...]. Hay público para llenarlo todo».

Al año siguiente, Alberto Insúa en un artículo titulado «Divagación sobre las playas elegantes», publicado en la revista *Nuevo Mundo* de 24 de junio de 1932, planteaba: «¿Qué le falta a San Sebastián? Tal vez ahora, para algunos, su carácter de corte de verano. Pero los cambios de regímenes políticos, por violentos que sean —o nos lo parezcan— no suelen trastornar la fisonomía de las ciudades y mucho menos la del paisaje. La Bella Easo conserva indemnes su magnífica playa, sus paseos, toda su seducción».

En este proceso de adaptación a los nuevos tiempos, Santander tampoco fue a la zaga. En agosto de 1932, siendo Francisco de los Ríos responsable de Instrucción Pública, se aprobó en consejo de ministros el proyecto de decreto para la creación, en el propio Palacio de La Magdalena, de la Universidad Internacional de Verano, dando así los primeros pasos para transitar del veraneo elegante al intelectual.

Con Alfonso XIII en el exilio, el turismo en el norte había dejado definitivamente de ser una práctica aristocrática y minoritaria, los nuevos grupos sociales exigían un cambio y los negocios no tardaron en adecuarse a las circunstancias. Los veraneos regios eran ya una imagen del pasado.

## Fuentes de archivo

- Archivo de la Cámara de Comercio e Industria de Santander.  
 Archivo Municipal de San Sebastián, AMSS.  
 Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, BVPH, Ministerio de Cultura y Deporte. Disponible en:  
<http://prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do>  
 Centro de Documentación de la Imagen de Santander, CDIS, Ayuntamiento de Santander.  
 Centro de Documentación Turística de España, CDTE, TurEspaña, Secretaría de Estado de Turismo, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.  
 Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica. Disponible en:  
<http://hemerotecadigital.bne.es/index.vm>

## Bibliografía

- Artola Blanco, M., 2015. El fin de la clase ociosa. Alianza, Madrid.  
 Barquín, R., 2013. El turismo y los primeros ferrocarriles españoles. TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, 24, 110-136.  
 Barral, M., 2012. Casas de baños y balnearios en el desarrollo del turismo en Galicia: el caso de Vigo y Mondariz. En: Ortega, T. M. y Del Arco, M. A. (eds.). Claves del mundo contemporáneo. Actas del XI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea. Comares, Granada, pp. 1-8.  
 Barral, M. (ed.), 2016. Alfonso XIII visita España. Comares, Granada.  
 Beascochea, J. M., 2002. Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao. Historia Contemporánea, 25, 181-202.  
 Beascochea, J. M., 2017. De la estancia de baños al veraneo de clase media: el cambio de modelo urbano en Plentzia, Bizkaia. Scripta Nova, 21 (568). Disponible en: <https://bit.ly/2VaUVRg>.  
 Berry, S., 2005. Georgian Brighton. Phillimore, Chichester.  
 Blasco Ibáñez, V., 1924. Alphonse XIII démasqué. La terreur militariste en Espagne. Ernest Flammarion, Paris.  
 Bourdieu, P., 1988. La distinción. Taurus, Madrid.  
 Boyer, M., 2002. El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX. Historia Contemporánea, 25, 13-31.  
 Buades, J., 2004. On brilla el sol. Res Publica, Eivissa.  
 Buswell, R. J., 2011. Mallorca and Tourism. Channel View, Bristol.  
 Butler, R.W., 1980. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. Canadian Geographer, 24 (1), 5-12.  
 Castillo Hermosa, J. del., 1988. La cornisa cantábrica: una macroregión industrial en declive. Papeles de Economía Española, 34, 115-140.  
 Cava Mesa, Mª. J., 2009. Balnearios y baños de ola en Bizkaia. Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 6, 369-380.  
 Cirer-Costa, J. C., 2012. The beginnings of tourism in Majorca. 1837-1914. Annals of Tourism Research, 39 (4), 1779-1796.  
 Cirer-Costa, J. C., 2014. Majorca's tourism cluster: The creation of an industrial district, 1919-36. Business History, 56 (8), 1243-1261.  
 De la Rica, J. R. (ed.), 1986. Real Sociedad de Golf de Neguri, 1911-1986. Los primeros setenta y cinco años. Real Sociedad de Golf de Neguri, Bilbao.  
 Durie, A. J. y Huggins, M. J., 1998. Sports, Social Tone and the Seaside Resorts of Great Britain, c. 1850-1914. The International Journal of the History for Sport, 15, 173-187.  
 Farrant, S., 1987. London by the Sea: Resort Development on the South Coast of England, 1880-1939. Journal of Contemporary History, 22 (1), 137-162.  
 Garay, A. y Cànoves, G., 2011. Life cycles, stages and tourism history. The Catalonia (Spain) Experience. Annals of Tourism Research, 38 (2), 651-671.  
 Garrido Martín, A., 2016. Los viajes de Alfonso XIII a Cantabria y Asturias. En: Barral, M. (ed.). Alfonso XIII visita España. Monarquía y Nación. Comares, Granada, pp. 127-145.  
 Gil de Arriba, C., 1990. La génesis de las actividades de ocio en Cantabria. Estudio del caso de Comillas. Treballs de Geografia, 43, 111-118.  
 Gil de Arriba, C., 1994. La práctica social de los baños de mar. Establecimientos balnearios y actividades de ocio en Cantabria (1868-1936). Documents d'Anàlisi Geogràfica, 25, 79-97.  
 Gil de Arriba, C., 2007. Las playas y el fenómeno urbano. En: Estrada Llaquet, J. L. et al. (eds.). Playas urbanas. IV Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad. Autoridad Portuaria de Santander. Navalía, Santander, pp. 33-48.

- Gil de Arriba, C. 2018. Los espacios litorales españoles en la estructuración de las geografías turísticas del primer tercio del siglo xx. En: Vallejo, R. y Larrinaga, C. (dirs.). Los orígenes del turismo moderno en España. Sílex, Madrid, pp. 171-211.
- González Portilla, M. (dir.), 2001. Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao. Fundación BBVA, Bilbao.
- Gortázar, G., 1986. Alfonso XIII, hombre de negocios. Alianza, Madrid.
- Hernández Barral, J. M., 2010. Ser noble en la España de Alfonso XIII. Cuadernos de Historia Contemporánea. 32, 175-195.
- Hernández Marco, J. L. y Fernández de Pinedo, E. (coords.), 1988. La industrialización del norte de España: estado de la cuestión. Crítica, Barcelona.
- Hernández Marco, J. L., 1996. La oferta automovilística en España antes del SEAT600: 1906-1957. Economía Industrial. 307, 131-148.
- Larrinaga, C., 2004. A Century of seaside tourism and de planning of urban space in Spain, 1830-1936. Storia del turismo, Annale, 5, 9-32.
- Larrinaga, C., 2005. A century of tourism in northern Spain, 1815-1914. En: Walton, J. K. (ed.). Histories of Tourism. Channel View Press, Clevedon, pp. 88-103.
- Larrinaga, C., 2018. Del siglo industrial a la nueva era del turismo. Bilbao, de 1875 a comienzos del siglo xxi. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- Luengo, F. y Delgado, A., 2016. Antes patria que rey. Los viajes de Alfonso XII por el País Vasco y Navarra. En: Barral, M. (ed.). Alfonso XIII visita España. Monarquía y Nación. Comares, Granada, pp.75-100.
- Molina Villar, J. J., 2008. Balnearios, práctica termal y orígenes del turismo en la Catalunya contemporánea (1850-1950). Astro Uno, Barcelona.
- Patronato Nacional de Turismo, 1930. Memoria. Talleres Voluntad, Madrid.
- Perkin, H. J., 1976. The «Social Tone» of Victorian Seaside Resorts in the North-West. Northern History, 11, 180-194.
- Pimlott, J. A. R., 1976, 2ª ed. The Englishman's holiday. The Harvester Press, Hassocks.
- Prieto Gorricho, P., 2005. El Real Club de Regatas de Santander, 1870-2005. Real Club de Regatas, Santander.
- Puigvert, J. M. y Figueras, N. (coords.), 2018. Balnearios, veraneo, literatura. Marcial Pons, Madrid.
- Rebanal, G., 2016. Aspiraciones al golf en Biarritz y San Sebastián, 1900-1936. Historia Contemporánea, 53, 521-52.
- Sada, J., 2007. 125 agostos en la Historia de San Sebastián. Txertoa, San Sebastián.
- Sada, J., 2014. San Sebastián en la Primera Guerra Mundial. Txertoa, San Sebastián.
- Shoemaker, W. H., 1973. Las cartas desconocidas de Galdós en «La Prensa» de Buenos Aires. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid.
- Soldevilla, F., 1901. El año político 1900. Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid.
- Soldevilla, F., 1917. El año político 1916. Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid.
- Tatjer, M., 2009. En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña. Scripta Nova, 13, 296 (5). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-5.htm>.
- Tatjer, M., 2012. Els banys de mar a Catalunya. Albertí, Barcelona.
- Vallejo, R., 2018. La formación de un sistema turístico nacional con variaciones regionales. En: Vallejo, R. y Larrinaga, C. (dirs.). Los orígenes del turismo moderno en España. Sílex, Madrid, pp. 67-170.
- Veblen, T., 2014, 1899. Teoría de la clase ociosa. Alianza, Madrid.
- Vilar, M. y Vallejo, R., 2018. El automóvil y el turismo en España. En: Barciela, C. y Fontana, G. L. (dirs.). La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva histórica. Universidad de Alicante, Alicante, pp. 389-431.
- Villaverde, J., 1994. La cornisa cantábrica: ejemplo de declive permanente. Revista Asturiana de Economía, 1, 93-110.
- Walton, J. K., 1996. Leisure towns in wartime: the impact of the First World War in Blackpool and San Sebastián. Journal of Contemporary History, 31 (4), 603-618.
- Walton, J. K., 2001. Consuming the beach: seaside resorts and cultures of tourism in England and Spain from the 1840s to the 1930s. En: Furlough, E. and Baranowski, S. (eds.). *Being elsewhere: tourism, consumer culture and identity in modern Europe and North America*. University of Michigan Press, Ann Arbor, pp. 272-298.
- Walton, J. K. y Smith, J., 1996. The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930ss. En: Barke, M., Towner, T. y Newton, M. T. (eds.). *Tourism in Spain. Critical Issues*. CAB International, Oxon, pp. 31-65.
- Walvin, J., 1978. *Leisure and Society*. Longman, London.