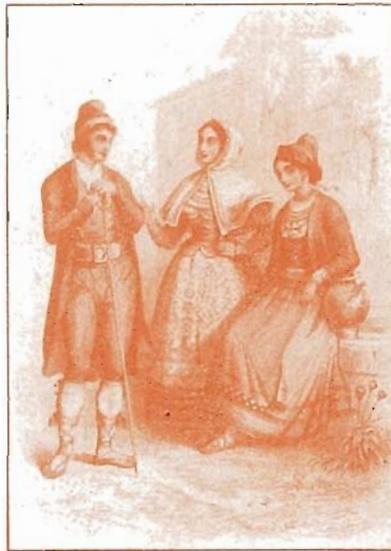


Benito Madariaga

La vida en Santander a  
mediados del siglo XIX



Benito Madariaga

# La vida en Santander a mediados del siglo XIX

Con un informe del arquitecto Manuel Gutiérrez  
sobre el proyecto de reforma  
y ampliación de la ciudad.

Santander 1984

© Benito Madariaga de la Campa

I.S.B.N.: 84-398-1411-9

Depósito Legal: SA 69-1984

Diseño: ESTUDIO 33. c/ Hernán Cortés, 41-4. Santander.

Imprime: América Grafiprint. c/ Daoíz y Velarde, 30. Santander.

## LA VIDA EN SANTANDER A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

A mediados del siglo XIX Santander se hallaba en uno de sus momentos más favorables del tráfico marítimo comercial, que le hacía ostentar con orgullo el nombre de **el Liverpool de España**.

De vez en cuando algún viajero ilustre se acercaba con curiosidad a estas tierras, aisladas y desconocidas en sus lugares más apartados, que recibían a causa de su topografía accidentada el nombre de la Montaña de Santander. En los primeros años del siglo la habían visitado Depping y d' Hautefort, quienes dejaron una descripción con sus impresiones de Cantabria. A últimos de la tercera década llegó George Borrow a Santander y le llamó la atención la actividad bulliciosa de la ciudad. Cuenta en su breve relato el desarrollo comercial de su puerto, el de mayor tráfico entonces con La Habana. Menciona el muelle y las casas, que le deslumbran por su belleza. En la fonda donde se hospeda, la mezcla de españoles, franceses y alemanes dice que daban un aire cosmopolita a la que califica como principal ciudad comercial del norte de España. (1). También quedó constancia del paso, en el verano de 1848, de Antolín Esperón y, más tarde, de Auguste Emile Bégin, testigo en 1852 de la inauguración de las obras del ferrocarril (2).

En *El Semanario Pintoresco*, el erudito Manuel de Assas había dado a conocer algunos detalles históricos de esta provincia en la que los escritores costumbristas podían encontrar tipos populares como "el pasiego", "el indiano" o "el jándalo".

Decía Pereda que en aquel Santander de mediados de siglo, la distancia más larga desde el centro al campo se recorría en diez minutos.

Una gran parte de la superficie urbana estaba ocupada por prados, huertos y solares improductivos.

Contaba entonces la pujante y pequeña ciudad con una población de 17.125 habitantes y a partir de estas fechas se advierte un despegue demográfico (3). La ciudad estaba, como decimos, en uno de sus mejores momentos al comienzo de la andadura de su vida moderna. En 1854, Santander se ufanaba de ser "el puerto más concurrido de toda la costa del Norte, y uno de los mercados de más vida y acción de España" (4). En estos años la capital de Cantabria se hallaba en comunicación por líneas de navegación con las colonias de ultramar y con los principales puertos de Europa: La Habana, Puerto Rico, Amberes, Liverpool, Southampton, Londres, Nantes, etc., transportando las harinas de Castilla y a los emigrantes niños, futuros indianos, que marchaban en su mayoría tentados por la llamada carrera de las Américas. La prensa recogía con orgullo e ingenuidad esta fiebre viajera y comercial, ostensible por el número de goletas y bergantines que venían del extranjero, los cuales, junto a algún quechemarín o polacra, destinados al



*Santander en 1845. Estampa de la época.  
(Colección Pedro Casado Cimiano)*

tráfico de cabotaje, lucían su velamen en la bahía. Años más tarde, José María de Pereda en su libro **Escenas montañosas** lo expresaba en estos términos: "Poco tiempo después se fueron estableciendo líneas de vapores entre este puerto y otros de Francia y de Inglaterra; las obras del ferrocarril comenzaron a desenvolverse en su derredor el ruidoso movimiento de la industria moderna; las máquinas, las razas, los idiomas extranjeros, invadiendo el terreno de los sacos de harina y de las clásicas carretas, lograron aclimatarse entre ellos; y ya comemos a la francesa, hablamos inglés, circulan por estas calles los géneros del comercio en pesados exóticos carretones" (5). De 1850 a 1870 se advierte un progreso en la economía británica que favorece nuestro comercio de exportación e importación. Santander, además de aproximarse turísticamente a Inglaterra, comercia con aquellos puertos que solicitan cereales: "... hemos observado con placer que de mes y medio a esta parte —escribía **El Espíritu del Siglo** en enero de 1853— se han puesto a la carga con Liverpool, Southampton y Londres unos diez buques que llevaron 12.000 arrobas de harina..." (6).

En este mismo año los santanderinos vieron con orgullo en la bahía el vapor **Santander** —destinado a la carrera Nantes—Santander—construido en Inglaterra. Igualmente se estableció en la ciudad la compañía naviera francesa "La Teste" con los vapores, **Tajo** y **Amsterdam** (7).

Cuando finalizaba el año la prensa reclamaba un telégrafo eléctrico para poder conocer con rapidez el movimiento mercantil de Europa. Pero además de todo esto, Santander iba a conseguir una de sus principales aspiraciones con el trazado del ferrocarril de Isabel II: "El proyecto sólo de esta obra colosal e inmensa en sus beneficios, —escribía **El Recreo Popular** en 1850— honraría por sí a cuantas personas se interesan en él, si no lo viéramos por fortuna sonreír ya sobre bases positivas y ventajosas, y caminar progresivamente a su más inmediata, a par que patriótica realización" (8). A esta empresa había contribuido el comercio de la ciudad con una cifra inicial calculada en doce millones.

**The Illustrated London News** informó en 1852 sobre el acto inaugural de las obras de este ferrocarril, al que asistió el esposo de Isa-

bel II, el Rey don Francisco de Asís Borbón. El 3 de mayo de 1852 tuvo lugar la inauguración en el Barrio de Cajo. Según consta en el acta de la inauguración, el Rey, con una pala de plata, "se dignó descuajar la tierra con la pala, echándola en el carretón, y removiéndola después, sopesándola en seguida con sus augustos brazos, y volcándole por último" (9).

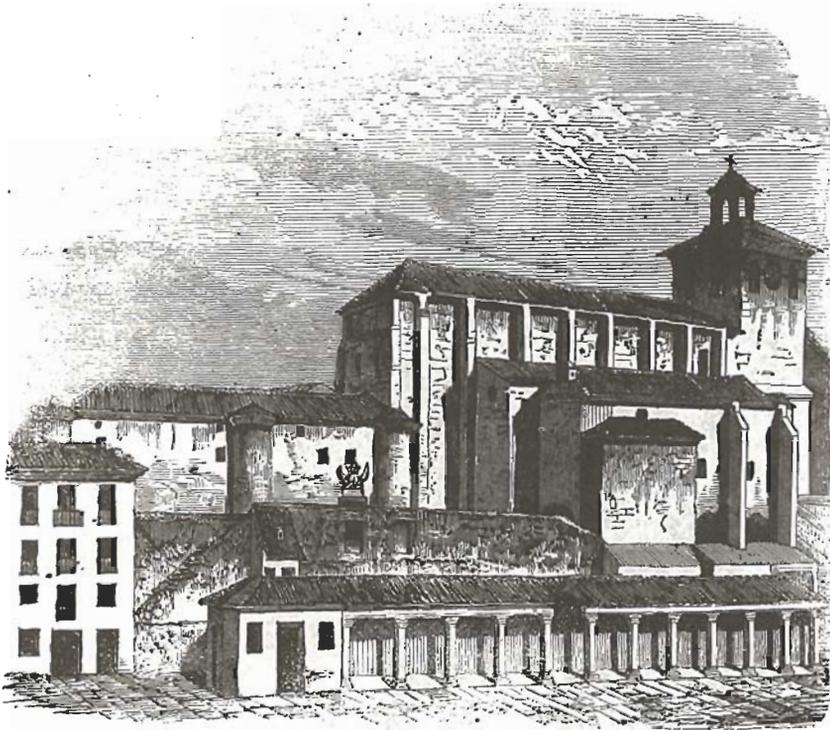
El periódico insertaba con la noticia un grabado en el que se recogía la solemnidad del acto. Curiosamente aparecían en el dibujo unos bueyes y unas carretas como símbolo de una fuerza motriz destinada a desaparecer.

"Año crucial en la vida de Santander", llama Simón Cabarga (10) al de 1852, en el que se proyecta la ampliación de la ciudad con un programa de modernidad, acorde con los tiempos, que exigían el empedrado de las calles, la implantación del alumbrado de gas y la remodelación del alcantarillado y del abastecimiento del agua con mayor número de fuentes y mejor dotadas.

En 1851 se acordó la creación de un nuevo cementerio y la construcción de otro cuyo emplazamiento se pensó que fuera en la Magdalena. A finales de 1853 *El Espíritu del Siglo* pedía que se hiciera un plano de la población y se abriera una calle en el lugar llamado de Peñaherbosa (11). En este momento los problemas que tenía pendientes la ciudad eran el Lazareto de Pedrosa, el telégrafo eléctrico, la nueva Aduana, el muelle de Molnedo, la carretera de Asturias y la recomposición de las carreteras de Burgos y Castilla.

Todavía se hablaba del "Santander de arriba", que correspondía a la ladera sur desde el muelle de las Naos, en cuyo extremo al oeste se hallaba el castillo de San Felipe, convertido entonces en cuartel de artillería, junto a la catedral. Aquí comenzaba la calle Ruamayor, seguida del Barrio de San Pedro en la calle Alta, donde estaban el Hospital de San Rafael y el cementerio de la ciudad.

Era esta zona la sede del Cabildo de los mareantes de Arriba o de San Pedro, que impuso el nombre al llamado barrio alto de San Pedro. Estos mareantes tenían su fondeadero, llamado de El Dueso, al pie del



*Grabado de la antigua Catedral de Santander publicado en 1857 en el "Semanario Pintoresco Español."*

Paredón, lugar en el que se pensó construir una rampa a mediados del siglo. Según Simón Cabarga, desapareció el muelle del Paredón al construirse el de Maliaño y ser rellenadas las marismas.

El muelle de los o de las Naos y las dársenas —la grande y la chica— fueron lugares vinculados a la población marinera. El primero fue la sede de los raqueros, procedentes de la calle Alta y del Mar, dedicados al **raqueo**, al naípe y a las pedreas. Era entonces este muelle, tal como lo describe Pereda, un lugar situado en el extremo de la población donde iban a parar los objetos inservibles del muelle nuevo, como ancotes, mástiles y jarcias viejas, en torno a unas cuantas fraguas y barracas que servían de depósito de alquitrán y brea. En octubre de 1852 se realizaron en él obras de ensanche y la prensa local sugería el traslado



*El raquero*

allí de la recepción del pescado, con sus gentes, para apartarlas del de Pescadería.

La otra zona alta estaba constituida por la colina del Paseo del Alta, por el que descendían en pendiente varios caminos que comunicaban con el valle, donde estaba enclavado el "Santander de abajo".

Estaba éste formado por la primitiva población vieja, en el llamado casco de la ciudad, constituido por las calles de San Francisco, la Blanca, la Compañía, Arcillero, Atarazanas y el Muelle. Como se sabe, un puente unía desde antaño la antigua Puebla Vieja con la Nueva.

La zona de expansión de la ciudad se alzó sobre terrenos ganados al mar y estaba limitada "por la Aduana al Oeste y la calle del Mar al Norte" (12). También conformaba la nueva ciudad, como zona habi-

table, la comprendida desde Becedo a la Alameda. Cuenta Pereda cómo en sus años mozos había un letrado en la Primera Alameda, alumbrada por faroles de gas, que prohibía bajo multa entrar en ella con almadrerías.

Simón Cabarga recoge así los proyectos de urbanización que comprendían desde el Martillo hasta lo que es hoy la calle de Lope de Vega: "Se apuntan, en el año 1850, varias propuestas tendentes todas a formar una nueva población sobre la llanura resultante de los terrenos ganados al mar y salvando las dificultades topográficas de la ladera de Santa Lucía hasta el paseo de la Concepción. Todas las calles deberían estar a un mismo nivel o rasante, abriéndose desde el Muelle en sentido sur-norte varias transversales. Este es el criterio que prepondera cuando, en 1851, se hace el proyecto de nuevos muelles y de la Nueva Población de Peña Herbosa, y allá por las cercanías de Molnedo habría que realizar obras de desmonte y movimiento de tierras muy importantes, como sucedió en la calle de Bonifaz, donde se construyeron muros de contención de tanta importancia como el del convento de las Siervas de María" (13).

En enero de 1853 el semanario **El Huérfano** publicaba (14) el informe dado por el arquitecto Manuel Gutiérrez sobre el proyecto de reformas y ensanche de la ciudad propuesto por el arquitecto titular del Ayuntamiento, Ignacio María de Michelena. Fue éste, tal como nos ilustra Simón Cabarga, quien reformó el plano de Chávarri e hizo una nueva demarcación de la ciudad. A él se debe la demolición de la muralla de Traslacava, situada al norte de la huerta del Instituto, y el informe sobre el nuevo alumbrado de gas de la ciudad.

El dictamen de quien luego sería también arquitecto fontanero del Ayuntamiento, Manuel Gutiérrez Vélez, (nombrado igualmente algún tiempo catedrático interino de Dibujo Lineal aplicado a las Artes, cargo al que renunció por haber sido nombrado arquitecto provincial) tiene el interés de ofrecernos el proyecto de reforma de la ciudad cuando ya se había iniciado la mitad del siglo. Gutiérrez Vélez, en el tiempo en que fue arquitecto municipal, de 1855 a 1860, realizó las

obras de prolongación de Hernán Cortés y proyectó el camino al Sardi-  
nero por la costa.

En el informe que reproducimos preconiza la alineación y ensanche de las calles evitando cuestas. A su juicio, las dos vías importantes de comunicación Este a Oeste debieran trazarse a través de Atarazanas y de los Remedios, y proyecta el camino de circunvalación de la ciudad y la continuación del muelle. Igualmente indica las posibles comunicaciones del "Santander de abajo" con las dos colinas de la calle Alta y del Paseo del mismo nombre. Pero quizá lo más curioso del informe sea su idea de que debiera haberse mantenido en la ciudad un sistema de canales interiores, convirtiendo a Santander en otro Rotterdam.

La ciudad tenía todavía, como vemos, unas zonas de expansión por la Planicie Sur de la calle Alta y por la zona de Molnedo en una superficie en muchas partes despoblada que iba en su diámetro mayor desde Cajó hasta San Martín.

En la sesión municipal del 23 de abril de 1853 (15) se discutieron las comunicaciones entre la población existente entonces y la que habría de formarse con motivo de las obras de ampliación del Muelle de Maliaño. Se constituyó con este motivo una comisión municipal en la que figuraban Nemesio de Polanco, Julián Alday y Mariano Zumelzu, quienes dictaminaron que convenía abrir tres vías de comunicación con la nueva población. Una por el Muelle de las Naos, ya existente, al que debía dársele la anchura conveniente, eliminando las tejavanas que había; otra calle partiría de la Plazuela del Peso en dirección Sur por detrás de la casa de Navarro y siguientes, atravesando las dos faldas de la eminencia. La tercera, de la zona Oeste, desde el tinglado de Isla, en la misma dirección y hasta el mismo término que la precedente.

La comisión estudió los planos, con el auxilio del arquitecto titular, y se entrevistó con el Barón de Ademar y don Pablo Emilio Wissocq, ingenieros y empresarios del muelle de Maliaño, quienes aprobaron la realización de estas tres comunicaciones. Años más tarde, en enero de 1865, Manuel Gutiérrez remitiría al alcalde copia del plano con los terrenos robados al mar por los muelles de Maliaño (16).

Para entonces había desaparecido en su mayor parte la muralla de



Burgos, Salamanca y Santander

*Ilustración de mujer de Cantabria, según aparece  
en el libro de viajes de Emile Bégin.*

la ciudad, de la que quedaban restos arruinados en la Plaza de la Leña y otros lugares.

Santander contaba en ese momento con Casa Consistorial, a la cual se elevó un piso en 1840, y cuyo nuevo salón fue inaugurado en 1854. Poseía además una Aduana, el Instituto Cantábrico de Segunda Enseñanza, un teatro, construido en 1837, y mercados públicos en la Plaza de la Verdura y en la Plaza Nueva.

Diez fuentes, aproximadamente, abastecían de agua a la ciudad, de las cuales eran famosas la de la Salud, que estaba en Cajo; la de Molnedo, que abastecía a los barcos; la del Río de la Pila, unida con la de la Plazuela de la Aduana y la de Becedo. Se tenía asimismo el proyecto de crear un depósito de aguas a la subida de la cuesta del Alta para abastecer la parte oriental de la población. Existían también varios lavaderos públicos. El primer inventario completo de los manantiales de la población no se haría hasta 1879, en que el abate Richard presentó al alcalde una memoria con los existentes dentro y fuera de la población.

No existía todavía traída de aguas hasta las casas, por lo que había que abastecerse en las fuentes públicas, donde las mujeres y los niños hacían fila con sus herradas.

El alcantarillado era deficiente y la conducción del agua se realizaba por cañerías de hierro colado o de plomo y eran de barro cocido las que provenían de los manantiales más antiguos. En 1852 el caudal de aguas que abastecía Santander se calculaba en 631 pies cúbicos por hora, lo que proporcionaba unos dieciséis y medio litros por persona diariamente (17).

Aparte de la propagación de las epidemias que llegaban por mar o de las regiones limítrofes, la suciedad de algunas fuentes y la contaminación fácil de las vías de conducción, así como la existencia de basureros en algunas calles, favorecían los contagios, que tomaban un carácter grave cuando se trataba del tifus, la viruela o el cólera, como ocurrió, en este último caso, en octubre de 1854, contagio que continuó al año siguiente cuando enfermó el joven José María de Pereda.

El Lazareto de Pedrosa, situado en una isla de tres hectáreas ven-

dida para tal fin en 1827, era uno de los mejores del Cantábrico, y no fue cedido al Estado por la Junta de Comercio hasta noviembre de 1853 (18).

El alumbrado se realizaba aún por faroles de aceite. Los primeros ensayos de luz de gas tuvieron lugar el sábado 22 y domingo 23 de octubre de 1853, pero todavía tardó algún tiempo en imponerse este nuevo sistema de alumbrado. Constituyó una novedad en Santander la iluminación con gas aquel domingo en que se inauguró el Café y Fonda de la Europa, donde cuentan que se conocieron en 1871 José María de Pereda y Benito Pérez Galdós (19).

En 1852 se firmó el contrato entre el Ayuntamiento y José Mamby para el alumbrado de la ciudad por gas y al año siguiente se adquirieron los terrenos para el gasómetro. Esta contrata duraría hasta 1862, en que Mamby transfirió sus derechos a la Compañía General de Alumbrado de Gas Lebón. Once años después el Ayuntamiento se ve obligado a realizar un nuevo contrato.

Los santanderinos leían en ese momento el **Boletín de Comercio**, **El Despertador**, **El Recreo Popular** y **El Espíritu del Siglo**. En esta prensa provinciana se ofrecían las cotizaciones de los trigos y harinas de los mercados nacionales y extranjeros. Igualmente se consignaban los buques entrados y despachados con sus respectivas cargas y los capitanes que los mandaban.

Junto al puerto era corriente ver los carros del país conduciendo sacos de harina y las mercancías que luego se transportaban hasta los barcos. Santander recordaba, como decía Bégin, una ciudad marítima francesa o inglesa a causa de su febril actividad desarrollada en torno al puerto y a su muelle —uno de los más hermosos de España a juicio de Madoz— en el que se podía ver capitanes como Lorenzo Martínez Viademonte, que mandaba la corbeta “Esperanza”, Victoriano Pérez Vizcaíno, capitán del bergantín “Unión” o a J. A. Bastarrechea, que lo era del bergantín—goleta “Joven Mario” (20).

En los escritorios del Muelle estaban las Compañías Consignatarias donde se sacaban los billetes de los pasajes y en los almacenes, junto al puerto, los sacos de azúcar y cacao esperaban apilados su reenvío



*Lorenzo Martínez Viademonte. Mandó la fragata "Paquita", la corbeta "Esperanza" y más tarde "El pájaro del Océano", buque de vapor y ruedas. Fue nombrado en 1856 catedrático de Pilotaje y Maniobras.*

para los diferentes puntos de la Península (21).

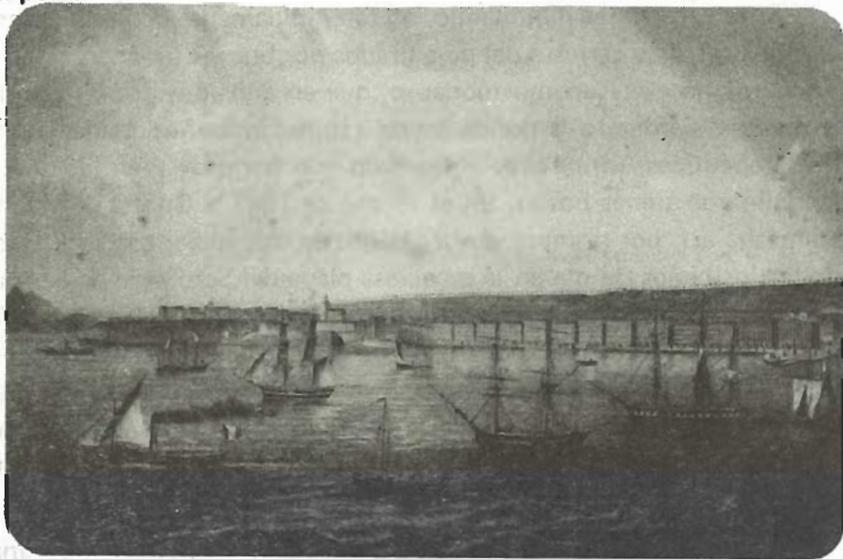
Entre 1850 y 1880 la ciudad sufre profundas transformaciones, debidas, en parte, al espíritu mercantil de una burguesía comercial que se sirve de las reformas arancelarias de 1849. En la prensa se publicaba la tarifa de los artículos **coloniales** y **extranjeros** gravados con derechos de puertās o de consumos.

Santander, como ha analizado Tomás Martínez Vara (22), mantiene todavía en estos años su próspero auge comercial como ciudad puente encargada de la recepción de los granos y de su molienda para su posterior exportación por nuestro puerto. Sin embargo, ya entonces la prensa advertía del grave peligro para nuestra economía que supondría la anexión de Cuba por parte de los Estados Unidos de Norteamérica. "Entre los medios de retardar la anexión —escribía **El Espíritu del**

**Siglo (23)**— que los Estados Norteamericanos aguardan con impaciencia, el más influyente es la libertad de derechos en la importación de harinas españolas”.

Por el día la pequeña ciudad vivía en torno al puerto, donde constantemente llegaban y salían los carros transportando las mercancías. Cuando había salida de correos para ultramar, jóvenes de 12 a 22 años —la mayoría de 14 ó 15— aguardaban la corbeta o el bergantín que les llevaría a La Habana. En el Boletín Oficial de Santander se insertaban las peticiones en la Alcaldía del pasaporte exigido a estos jóvenes emigrantes para poder trasladarse a las Américas, requisito necesario por si hubiera oposición al viaje de alguna persona o miembro de la familia al tratarse de menores de edad.

El puerto de Santander, puerto natural de Castilla, exportaba harina, trigo, maíz, aceite, pero nuestra harina difícilmente podía competir, como hemos dicho, con la americana. Las importaciones preferentes eran azúcar de Cuba o de Manila, cacao de Trinidad, canela de Ceilán, bacalao del Norte de Europa y de Terranova, sedería y cueros al pelo.



*Muelle de Santander, según un grabado francés de la década de los sesenta. Obsérvese la aparición del buque de vapor.  
(Colección Pedro Casado).*

Toda una industria, de acuerdo con este tráfico comercial, se montó en la provincia, en la que había numerosos molinos y fábricas de harina, azúcar, cerveza, curtidos, velas, salazón y escabeche, además de la Nacional de Tabacos en la ciudad.

En agosto de 1857 un grupo de capitalistas y hombres de empresa fundan el Banco de Santander, pero hasta 1881 la Liga de Contribuyentes de la ciudad no acordó aceptar oficialmente, por acuerdo de los industriales, comerciantes y exportadores de la plaza, la peseta como unidad monetaria, el metro para las medidas lineales, el cúbico para la madera y los cien kilos para el envío de cereales.

La prensa, desde mediados de siglo, venía insistiendo en la necesidad de un plano de la ciudad, de un varadero y de la limpia de la bahía, para lo cual solicitaba la reparación de la draga. La cerradura de la dársena figuraba asimismo en el programa de renovación de la ciudad. Por real Orden del 7 de marzo de 1843 se creó la Junta Administrativa de limpia y obras del puerto destinada a estos fines de conservación y mejora.

El ferrocarril iba eliminando, no tan rápidamente como se esperaba, a los carros y carretas del país tirados por bueyes tudancos. Con el ferrocarril nace el turismo moderno, que en años posteriores pondrá de moda el Sardinero, a donde acude a tomar los baños de ola, con fines terapéuticos, un público abigarrado que transportaban los que se denominaron trenes botijo. En el verano de 1847 la **Gaceta** de Madrid anunciaba así, por primera vez, los baños de ola, en Santander: "Habilitados los baños de ola en la espaciosa playa del Sardinero de Santander, han empezado a ser concurridos de sus naturales y de muchos forasteros. Nada se ha omitido a efecto de que los bañistas hallen todo lo necesario que requiere esta clase de establecimientos, casetas cómodas e independientes, trajes adecuados, seguridad y comodidad en los baños, camino hecho especialmente para ellos, y un carruaje a propósito destinado a su servicio".

En los años próximos a la mitad del siglo se calculaban en unas 600 personas el número de forasteros, como entonces se llamaban a estos visitantes que acudían por los veranos.

**Empresa de Carruajes**

para los Baños del

**SARDINERO.**

He recibido del Socio Sr. D. Francisco de la Vega y Ramirez  
la cantidad de *trecientos veinte* \$.  
que por acuerdo de la Junta Directiva de 19 de Enero del año p.p.  
entrega para el pago de carruajes y demás asistenciales de  
la Empresa

**REPARTO.**

Rs. vn. *200*

a cuenta de la cantidad con que cada Socio debe contribuir se-  
gun acuerdo de la Junta general del 13 de Setiembre de 1847.  
Santander la de Marzo de 1849

Montado núm. *112*  
El Contador,  
Manuel Gonzalez Bustamante.

M. V.  
El Presidente,  
Juan de la Pedraja.

El Tesorero,  
Agustin de la Cuesta.

Recibo de un socio de la "Sociedad filantrópica de carruajes de los baños del Sardinero". (Cortesía Pedro Casado).

La Fonda del Sardinero fue una de las primeras en abrirse en esta zona a un turismo que compaginaba los baños con las romerías de verano.

El baño domiciliario será una conquista posterior. Todavía en 1880 un libro de Higiene recomendaba así la limpieza más elemental:

"Toma baños de limpieza  
mayormente en el verano  
y los pies también es sano  
de vez en cuando lavar".

Antes de implantarse el ferrocarril, Santander sólo podía comunicarse por diligencia y por barco. "Al ver esta facilidad para viajar —se preguntaba *El Espíritu del Siglo* en 1852— ¿quién es el que está en Santander, particularmente en el verano, y no va a dar un paseo por los Campos Elíseos y el Jardín de Plantas de París? ¿Quien el que no

cruza el estrecho de Calais y visita a la capital del mundo industrial?" (24).

La salida de la ciudad se realizaba en diligencias desde el parador de Becedo para subir luego el alto de Peña Castillo. Había diligencias con destino a Burgos, a Bilbao y a Torrelavega. Las galeras a Burgos y a Madrid, por el camino nuevo de Peñas Pardas, tardaban cuatro y nueve días, respectivamente. El precio de cada asiento con destino a Madrid era, en 1849, de 260 reales, comprendida la manutención. A finales de este año se alude ya al proyecto del Camino de Santander a Bilbao por la costa.

Era entonces Santander una ciudad morigerada en la que el único entretenimiento en aquellos prolongados y lluviosos inviernos consistía en participar en las tertulias de familia, en las del Café Suizo o en las que se celebraban en la Guantería de Juan Alonso en el número nueve de la calle de la Blanca. El pueblo asistía a las botillerías o se divertía con los conciertos de la Sociedad "La lira montañesa", los bailes del Café La Estrella o con los de máscaras que organizaba la sociedad de recreo "La Montañesa". La clase media burguesa acudía al Círculo de Recreo, los jóvenes a los billares y los procedentes del medio rural jugaban en las boleras existentes en diversos barrios.

En 1850 estaban en su apogeo los "Bailes Campestres", de los que dejó un recuerdo Pereda, y actuaba en el teatro, en su mejor momento, el autor Julián Romea. En el teatro de la villa se vieron en aquellos años las obras "El Conde de Monte-Cristo", "Amor de madre", "Bruno el tejedor", "Guzmán el Bueno" o zarzuelas como "Jugar con el fuego" o "El valle de Andorra".

**El Recreo Popular** insertaba la propaganda de los folletines que se leían entonces, como la novela de costumbres de Wenceslao Ayguals de Izco, "Pobres y ricos o la bruja de Madrid". Era éste el autor de moda, al que había otorgado fama su novela "María o la hija de un jornalero". Otros autores también leídos eran Eugenio Sue, Federico Soulié y Alejandro Dumas.

En **El Diario de Santander** se publicaba en 1849 un Boletín novelesco y la entrega semanal de folletones contaba en esos momentos

con un buen número de lectores, pese a las cifras altas de analfabetismo. Una parte de esta literatura de consumo iba destinada a la mujer.

El carácter cosmopolita de la villa, formada por una población de marinos, pescadores y negociantes, impuso unos gustos extranjeros que se hicieron notar, sobre todo, en la moda. Las señoras iban de compras a la perfumería de Felipa Chávarri, situada en la Plaza de la Constitución, que traía sus surtidos de París, o a la Bisutería de Predari y Compañía, en la calle de los Santos Mártires, dedicada a la venta de productos franceses e ingleses de importación. Incluso había un Colegio, el del Angel, situado en Rúa-mayor 20, que daba un curso de francés para señoritas.

La llegada de alguna fragata que hacía el tráfico de las Indias constituía siempre un acontecimiento, como lo sería más tarde la llegada del tren a los pueblos. Pereda nos lo cuenta así: "... Porque en aquel entonces la entrada de un barco como la **Montañesa** de la matrícula de Santander, de un comerciante de Santander, mandado y tripulado por capitán, piloto y marineros de Santander, era un acontecimiento de gran resonancia en la capital de la Montaña, donde no abundaban los de mayor bulto. Además, la **Montañesa** venía de La Habana, y se esperaban muchas cosas por ella: la carta del hijo ausente; los **vegueros** de regalos; la caja de dulces **surtidos**; el sombrero de jipijapa; la letra de cincuenta pesos; la revista de aquel mercado; las noticias de tal o cual persona de dudoso paradero o de rebelde fortuna, y, cuando menos, las memorias para media población y algunos indianos de ella, de retorno" (25).

Otras ocupaciones muy de la época eran ir de visita o al teatro. En general, como decía Pereda, "la mujer baila como toca el piano, hace "puntillas" o va de tiendas".

El saber bailar resultaba entonces imprescindible para poder hacer un buen papel en sociedad. Había incluso una academia de esgrima y baile a cargo de un maestro con nombre bien representativo: don Francisco Tenorio, quien se anunciaba como "maestro en la ciencia filosófica y matemática de la destreza de las armas en todos los reinos y señoríos de S. M. la Reina Doña Isabel II (q. D. g.) y primer bailarín y



*El indiano*

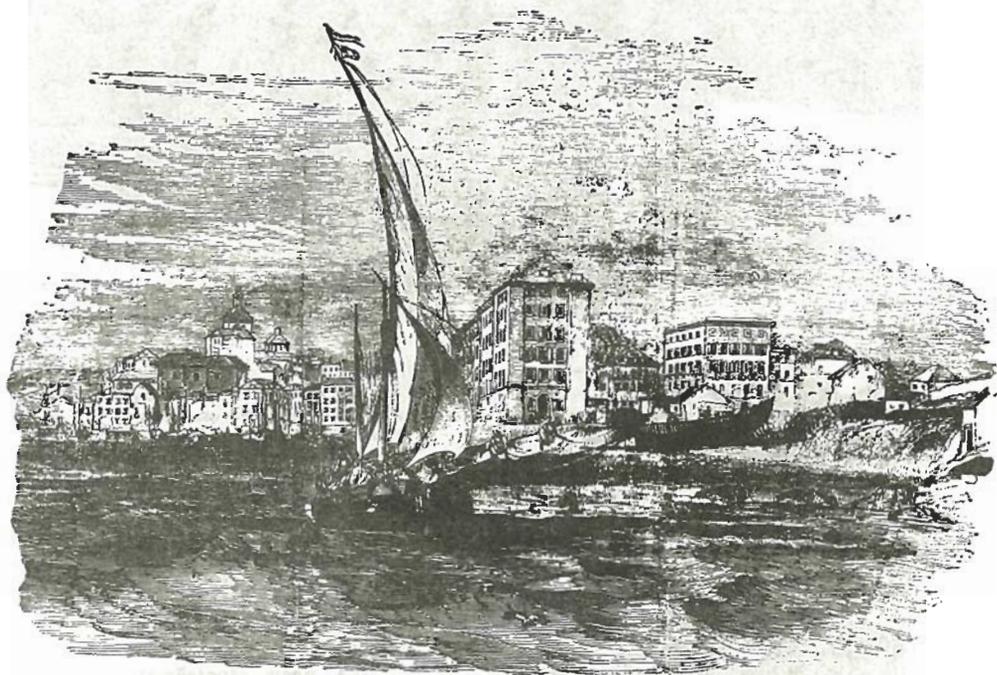
Director de la sección coreográfica del teatro de esta capital" (26).

Pereda recogió en unos cuadros de sorprendente realismo la vida de aquel Santander de su niñez y la de los marinos de los dos Cabildos. En este Santander con aires europeos que llegaban a través de los adelantos tecnológicos y del comercio, contrataba el traje típico de los mareantes o la blusa azul de los obreros con los mejores modelos femeninos traídos de la orilla del Sena.

En los barrios marineros de la calle Alta y del Mar vivía la población pescadora en desvencijadas casas antiguas de vecinos cuyos bajos se destinaban a bodegas donde se almacenaban artes, aparejos y barri-

les de raba. La pugna entre los dos Cabildos fue proverbial y ya entonces competían en regatas con los vascos.

El Cabildo de San Pedro, de la calle Alta, tenía como iglesia la de la Consolación. El otro, el de San Martín de Abajo, que comprendía las calles del Mar, del Medio y Arcillero, edificó en Miranda la capilla de los Mártires, en la que depositaron las imágenes de los patronos de Santander, que primitivamente estuvieron en una especie de nicho abierto en la muralla, junto a la puerta del Arcillero. Con este motivo se celebró una misa en 1849, en la que predicó Fray Apolinar Gómez. Ya era entonces el fraile exclaustado muy popular en los dos Cabildos. Cuando pronunció su célebre sermón aquel día en la capilla de Miranda, al que se refiere Pereda en *Sotileza*, tenía 49 años y decía misa habitualmente en la iglesia de San Francisco. Uno de los lugares en que vivió fue precisamente en la calle del Mar, en pleno barrio pejino.



Santander en 1852. De la revista *The Lady's Newspaper*.



Ayer tarde hemos vuelto a presenciar una de esas escenas desgarradoras de que tantas veces hemos sido testigos, con todo este vecindario, en el muelle de Santander. Sesenta hombres de mar de esta matrícula y de la de Castro Urdiales se embarcaron para el servicio de la Armada entre lágrimas y gritos desgarradores de sus desamparadas familias”.

(La Abeja Montañesa).  
Santander, 25 de agosto de  
1864, p. 3.

Los dos Cabildos tenían en el sello "una nao de vela en cuya popa presidía la imagen de la Virgen con su Hijo en brazos a semejanza de los mareantes de Sevilla" (27).

Los cargos del Cabildo se elegían democráticamente por votación y, pese a la modestia y penuria de la población marinera, gozaron de la condición de "hijosdalgos notorios", participando, según una Cédula Real de 1625, de todos los actos de nobleza igual que los soldados que servían en infantería. El Alcalde de Mar y Presidente debía saber leer, escribir y contar para ser elegido.

Cada Cofradía tenía un libro de registro de matrícula de los profesionales del mar, pero con el tiempo se abolió este sistema de matrículas y se amplió el del reemplazo general. En 1862 se empleó el sistema de sorteo. Todavía en 1864, cuando se publicó **Escenas montañesas**, se practicaba el sistema de levas que originaba desgarradores cuadros de despedidas que tan bien supo captar José María de Pereda.

En 1865 fueron suprimidos los Cabildos para sustituirlos por Juntas o Sociedades. A ello se refiere Pereda en "El fin de una raza" cuando dice: "Este golpe de muerte fué la abolición de las matrículas y la supresión de los cabildos, decretadas por el Gobierno imperante".

Ya en el siglo XIV existía el cabildo de San Martín de la Mar, autor de las Ordenanzas que regulaban los procedimientos de captura, venta del pescado, la forma de evitar los peligros de las tormentas, etc. Este Cabildo fundó, además, en 1865, una Sociedad de Socorros Mutuos cuyo Reglamento constituía un modelo de adelanto social, ya que tenía previsto ayudar a los marineros enfermos y en paro.

Los fuertes vientos favorecían los incendios de aquellas casas —866, en 1849, en toda la población, según Madoz— gran parte de ellas construídas con estructuras de madera fácilmente combustible. No era raro tampoco que estos siniestros se produjeran igualmente en las embarcaciones (28), como el caso de la corbeta **Carmen**, del consignatario Aureliano de la Pedraja, cuyo incendio en septiembre de 1852 ocasionó su pérdida.

Pereda recordaría también cuando el mar embravecido por los vendavales conducía a los barcos peligrosamente hacia Las Quebrantas,

**DON FRANCISCO SANCHEZ DE PORRUA,**  
*Caballero de la Real y distinguida Orden Española  
de Carlos III, Alcalde Constitucional de esta Ciudad  
ect.*

**E**l riesgo que corren de ser abrasadas las casas y propiedades de los vecinos por el indisciplinable descuido y el lamentable abandono de algunos individuos, está llamando actualmente la atención del público, y reclama que se tomen para evitarle las providencias de una buena policía urbana. No puede recordarse sin grave aflicción, los sucesos que contristaron esta ciudad hace todavía pocos años; y al amago ó anuncio mas insignificante de fuego, una alarma no destituida de fundamento, se difunde ahora por todo el vecindario, señaladamente cuando reinan los vientos fuertes del Sur. Los casos de incendio apagado en su origen, ocurridos en estos últimos años, todos con pocas escepciones, han dimanado del hollin y mal estado de las chimeneas, y por lo mismo de no egecutarse lo que está prevenido por antiguos y repetidos bandos de policía urbana. Dispuesto á evitar al vecindario los males que una reprehensible incuria pudiera acarrearle, y en cumplimiento de los deberes que me impone el egercicio de mi cargo, ordeno lo siguiente.

**Artículo 1.º** Todos los habitantes de esta ciudad harán limpiar de tres en tres meses las chimeneas respectivas á las moradas que ocupen.

**Art. 2.º** Cuando sean inquilinos los espresados individuos, avisarán á los dueños ó propietarios de las habitaciones, que hagan limpiar las chimeneas al vencimiento de cada término.

**Art. 3.º** Los inquilinos que al tiempo de la visita correspondiente ó en cualquier otra ocasion, resultasen tener sucias las chimeneas de sus habitaciones, é infractores por lo mismo de lo dispuesto en los dos precedentes artículos, incurrirán en una multa desde 40 á 300 rs. Pero será ella de cargo de los dueños ó propietarios de las habitaciones en el caso de haber sido avisados por los inquilinos que hicieron limpiar las chimeneas, y corresponderles por tanto la culpa de este descuido.

**Art. 4.º** Si llegasen á ocurrir casos de incendios de chimeneas por efecto de suciedad y mal estado de las mismas, pagarán los inquilinos y los propietarios en su caso al tenor de lo que queda dispuesto, además de espresada multa el importe de los premios concedidos por el Excmo. Ayuntamiento Constitucional á los capataces y obreros destinados á este servicio, que concurren los primeros al parage ó sitio del fuego.

**Art. 5.º** Se prohibe hacer fuego en los almacenes, tiendas, habitaciones ú otros sitios, que no tengan chimeneas á propósito, y tambien encender braseros en las calles, portales y balcones.

**Art. 6.º** La contravencion á lo dispuesto en el artículo anterior se castigará con una multa desde 10 á 300 rs.

Santander 27 de Enero de 1846.

*Francisco Sanchez de Porrúa.*

tal como sucedió con la fragata **Unión**, cuyo naufragio constituyó un triste suceso para los vecinos de la villa. En estas ocasiones se hacía oír el toque de aviso del campanón de los Mártires que desde la torre de la Catedral era como una plegaria por los barcos en peligro.

En las fechas a que nos referimos, concretamente el 25 de enero de 1854, una goleta francesa capeó malamente la tormenta en esta misma zona de Las Quebrantas, de la que fue remolcada por el vapor "**Porvenir**". En los días inmediatos no se habló de otra cosa en la ciudad sino de aquella tormenta que obligó a los marineros a amarrarse a los palos.

Cuando los barcos zozobraban y eran empujados peligrosamente hacia el roquedo litoral, cuenta Pereda cómo aparecían, como aves de presa ante los despojos, grupos de rapaces costeños dispuestos a practicar el **raque**, que les proporcionaba un sustancioso botín (29).

Estas mismas tormentas causaban aún mayores desastres entre la población marinera que era sorprendida cuando practicaban tranquilamente la pesca en sus caladeros, ocasionando numerosas víctimas, como ocurrió con la galerna del Sábado de Gloria del 20 de abril de 1878.

Los "talayeros" eran los encargados de autorizar la salida al mar, que se hacía a media noche, siguiendo todas las embarcaciones al "linternero" cuyo farol o linterna izado les servía de guía.

Las atalayas, presentes en algunos grabados de la ciudad, eran todavía un resto de las que antaño fueron más numerosas en diversos puntos de la costa. Durante años perduró la pequeña de madera situada en el Paseo del Alta.

En 1853 en **El Espíritu del Siglo** se publicaron los partes del vigía de la atalaya del puerto de Santander.

La pesca se efectuaba de la mañana a la noche en lanchas o chalupas sin cubierta. Estos hombres, como decía Pereda, vivían de la pesca y sólo pescaban para vivir "exponiendo la vida cien veces al año en el indómito mar de Cantabria, sobre una frágil lancha" (30). Embarcaciones de este tipo resistían malamente el temporal, por lo que un

mes después de las desgracias ocasionadas aquel nefasto Sábado de Gloria, se publicó una Real Orden con objeto de aprobar proyectos de lanchas más seguras para la pesca.

Eran estos barrios de mareantes de los Cabildos de Arriba y de Abajo los más bulliciosos, siendo frecuentes las riñas e insultos entre las mujeres de la calle del Mar y entre las que recibían la pesca en el muelle de Pescadería.

En 1850 estaban censados en Santander capital 680 hombres de mar. Su vestimenta variaba según fuera de fiesta o utilizaran la de diario con la que se embarcaban. Pereda nos describe a estos marineros con gorro catalán, la camisa de bayeta verde sobre la camiseta de estopa, vestidos con pantalones de ancha campana amarrados a la cintura por una faja en la que llevaban un cuerno donde guardaban el eslabón y el pedernal para encender el tabaco picado. El gorro solía ser verde o colorado y en tiempo de lluvia empleaban el "sueste" y el tabardo embreado. Calzaban zapatos bajos para vestir o zuecos para ir a la mar. El traje de fiesta se componía de pantalón, chaleco, chaqueta ceñida y boina de azul oscuro. La boina generalmente llevaba una larga borla de cordoncillo de seda negra. La corbata, también de seda negra, se anudaba sobre el pecho y estaba casi oculta por el cuello doblado de la misa de lienzo (31).

Gran parte de la población joven de los antiguos mareantes había desaparecido con los naufragios y las guerras. Todavía cuando llegó Isabel II a Santander en 1861, le fueron presentados cinco marineros supervivientes de la batalla de Trafalgar.

De otro tipo eran los escándalos que, a veces, se producían en la calle del Carbón, en la que había una mancebía.

En los barrios más apartados se podía ver a los aldeanos arreando las vacas por la calle, y, en los mercados, a las pasiegas vendiendo quesos y mantequillas, haciendo compañía a los labradores que bajaban de Monte y San Román con sus productos del campo.

Los niños de la calle jugaban allí sus monedas al "palmo" o "a la rayuela", pero había también otras diversiones más permitidas a las que se entregaban los niños de entonces que iban a echar la cometa al

Prado de Viñas o se divertían con las canicas, "los plomos", "el taco" o se iban a comprar caramelos al puesto de la tía Marcelina en la Plaza Vieja (32).

En 1849 la prensa de la capital aludía a la gran cantidad de pobres y rateros que se situaban detrás del Muelle, en el portal del Círculo y en las cercanías del Café Suizo. En 1852 un periódico decía que los hijos de los marineros tenían la calle por escuela.

En el aspecto religioso la prensa se quejaba de la falta de un número suficiente de iglesias. "Una catedral mezquina y dos ayudrices mucho más mezquinas aún en su forma y cabidad (sic), son las iglesias donde vamos a rendir al Todopoderoso la ofrenda de nuestra constante fe", decía **El Huérfano** en 1852 (33). Eran éstas La Compañía, El Cristo, Consolación y la ermita de Santa Lucía. Hasta febrero de 1854 no se formó la comisión que redactó la Circular solicitando fondos para construir la nueva iglesia de Santa Lucía (34).

La vigilancia nocturna estaba encomendada a trece serenos, que eran los encargados de atender a los noctámbulos rezagados en la llegada a sus casas y de la seguridad ciudadana por la noche.

Al atardecer aparecían los faroleros y no siempre lograban evitar los frecuentes apagones al no funcionar los faroles de aceite, lo que dejaba muchas veces la ciudad a oscuras. Ello, unido al mal estado del pavimento y la falta de canalones en algunas casas, hacía difícil en días de lluvia transitar por las calles al anochecer si no se utilizaban medios de transporte.

Por la noche se encendían los quinqués de petróleo con su parpadeo de luz tenue y sólo se escuchaba el ruido de los coches de caballos que, de vez en cuando, transitaban por la calle. Ahora se oye el grito de contestación de algún sereno y, más tarde, el "¡apuyááá!" que llamaba al amanecer a los mareantes.

Los puntos de luz se van lentamente apagando. La ciudad duerme...



## NOTAS

- (1) G. B. Depping: "Tableau de la Cantabrie", **Annales des Voyages**, 1811, XIII: 216 y sgts.  
Ch. V. d' Hautefort: "Notice sur la ville de Cantabria", **Annales Encycl.**, 1817, II. Citado por Arturo Farinelli: **Viajes por España y Portugal** (Madrid, Junta para Ampliación de Estudios/Centro de Estudios Históricos, 1920, p. 316; George Borrow: **La Biblia en España**. Introducción de Manuel Azaña (Madrid, Alianza Edit., 1970).
- (2) Antolín Esperon: "Santander y Provincias Vascongadas, en **Semanario Pintoresco Español** (Madrid, Tipogr. del Sem. Pint., 1850), p. 214 y ss.  
Auguste Emile Bégin: **Voyage pittoresque en Espagne et en Portugal** (París, Berlín-Leprieur et Morizot, Edit., s. a.), p. 193.
- (3) **Estado que manifiesta el número de Partidos, Ayuntamientos, vecinos, almas y hombres de mar. Año 1850** (Santander, Impr. Martínez s. a.).
- (4) **El Espíritu del Siglo** (Santander, 11 de febrero de 1854).
- (5) José María de Pereda: **Escenas Montañesas (1864)** (Madrid, Aguilar, 1942), p. 289.
- (6) **El Espíritu del Siglo** (Santander, 9 de enero de 1853), p. 223.
- (7) En 1852 la prensa local informaba de la próxima creación de tres líneas de vapores desde Santander a Nantes, Amberes y Londres, con los barcos **Princesa de Asturias, Península, Alar** y **María Cristina** (Cfr. **El Espíritu del Siglo**, 12 de diciembre de 1852), p. 191.  
Aparte de las líneas de navegación con Cádiz y Sevilla, se establecieron en seguida con Nantes, Amberes y Bayona.
- (8) **El Recreo Popular** (Santander, 2 de junio de 1850), p. 2.
- (9) Para la historia del ferrocarril de Isabel II, el acta y los discursos de inauguración, véase la Guía de Remigio Salomón: **Guía de Santander** (Santander, **La Abeja Montañesa**, 1860), p. 57.

- (10) José Simón Cabarga: **Santander, biografía de una ciudad**, 2ª edición (Santander, Librería Estudio, 1979), p. 88.  
Para conocer las necesidades de la ciudad en 1848, vease "Testamento del año 1848", en **Ecos de la Montaña**, de Calixto F. Camporredondo (Santander, Hijos Martínez, 1862), p. 250.
- (11) **El Espíritu del Siglo** (Santander, 8 de diciembre de 1853).
- (12) Para la descripción de la ciudad cuando se aproximaba la mitad del siglo, véase de Pascual Madoz: **Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar** (Madrid, 1849), XIII, p. 800. Casi en idéntica forma es descrita por Remigio Salomón, **op. cit.**, p. 20.
- (13) **Op. cit.**, p. 201.
- (14) Manuel Gutiérrez: "Informe sobre el proyecto de reforma y ampliación de la ciudad de Santander", **El Huérfano**, núm. 19 a 28 (Santander, 9, 16, 23, 30 de enero; 6, 13, 20 y 27 de febrero; 6 y 13 de marzo de 1853).
- (15) Sesión del 23 de abril de 1853. **Libro de Actas Municipales de 1853**. Archivo Municipal de Santander.
- (16) "Expediente relativo al ensanche de la ciudad por los terrenos ganados al mar en la Escollera de Maliaño". Archivo Municipal, Sección H, izdo. Legajo 278, núm. 8, folio 66.  
Durante algún tiempo se discutió sobre el emplazamiento de la Aduana, de la estación del ferrocarril, etc., cuyos terrenos el concesionario debía ceder gratuitamente al Estado y a la ciudad de Santander. En este mismo año de 1865, la Comisión de Obras Públicas, Ornato y Fomento Industrial informaba en este sentido: "Por poca importancia que tenga una ciudad capital de Provincia como lo es la nuestra, y con un puerto de sus circunstancias, es indispensable que tenga hospitales, cárcel, matadero, terrenos designados para lavaderos (sic), plazas, puentes, y uno o más solares además de la Casa Consistorial, para oficina del gobierno político, Comandancia Militar, algun cuartel, Diputación Provincial, Tribunal de Comercio, Juzgado de Primera Instancia, Depósito Mercantil, etc, etc". **Ibidem**, folio 97.
- (17) **El Huérfano**, 12 de diciembre de 1852.  
Para conocer los manantiales existentes dentro y fuera de la población, puede verse la citada **Memoria** presentada al alcalde por el abate Richard, en **La Voz Montañesa** del 12 de setiembre de 1879.
- (18) "Lazareto". **El Espíritu del Siglo**, 15 de octubre de 1853.
- (19) **El Espíritu del Siglo**, 25 de octubre de 1853, p. 4.
- (20) Para conocer la hoja de servicio de algunos de estos marinos que terminaron luego de profesores de la Escuela de Náutica, como Fernando María Montal-

vo, Lorenzo Martínez Viademonte, Antonio Plasencia y Estrada, etc., véase de Benito Madariaga y Celia Valbuena: **El Instituto de Santander (Estudios y Documentos)** (Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1971), pp. 265, 267 y 270.

- (21) Entre los almacenistas de la plaza a los que venían destinados diferentes productos marítimos estaban Aureliano de la Pedraja, Isidro Gutiérrez, Antonio Diestro, José María López Dóriga, etc.
- (22) Tomás Martínez Vara: **Santander de Villa a Ciudad (Un siglo de esplendor y crisis)** (Santander, Excmo. Ayuntamiento y Edic. Estudio, 1983).
- (23) **El Espíritu del Siglo** (Santander, 3 de noviembre de 1853), p. 1.
- (24) **El Espíritu del Siglo**, 12 de diciembre de 1852, p. 191.
- (25) José María de Pereda: **Sotileza**, Edición, notas y apéndice por José Simón Cabarga (Santander, Inst. Cultural de Cantabria, 1977), p. 38.
- (26) **El Espíritu del Siglo**, núm. 4 (Santander, 27 de junio de 1852), p. 52.
- (27) J. M. de Pereda: **Sotileza, op. cit.** Nota 2 al cap. VI, p. 107.
- (28) Por ejemplo, los temporales de viento sur del 3 de enero de 1854 causaron graves averías en las embarcaciones del puerto.
- (29) **Sotileza, op. cit.**, p. 39.
- (30) "La leva", en **Escenas Montañesas (1864) op. cit.**, p. 91.
- (31) Véase la descripción del traje de los mareantes en días de fiesta en los cuadros "La buena gloria" y en "El fin de una raza", **op. cit.**, pp. 191 y 283, respectivamente.
- (32) Para los juegos infantiles en la época véase la descripción que hace Pereda en "Reminiscencias", de **Esbozos y Rasguños**.
- (33) **El Huérfano**, 14 de noviembre de 1852, p. 2.
- (34) **El Espíritu del Siglo**, 25 de febrero de 1854, p. 3.



## INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REFORMA Y AMPLIACION DE LA CIUDAD DE SANTANDER. (\*)

Por Manuel Gutiérrez Vélez

En virtud del oficio que V. E. ha tenido a bien dirigirme para que emita mi dictamen sobre el plano general de esta población, y proyecto de reforma y ensanche de la misma, propuesto por su Arquitecto titular D. Ignacio María de Michelena (<sup>1</sup>), con arreglo a la Real orden de 25 de Julio de 1846; y hecho cargo detenidamente del expresado plano, teniendo presente los principios *geodésicos* que deben servir de base para la ejecución de estos trabajos, según lo que prescribe la citada Real orden y el objeto que con ella se propone el Gobierno de S. M., debo manifestarle: Que el plano general de esta población, tal cual en el día se halla, debe representar: 1<sup>o</sup>., la proyección horizontal de sus edificios, muelles, talleres, muros y una ligera indicación de los paseos, alamedas, caminos y demás objetos notables que comprenda el distrito que se demarca, omitiendo en la descripción gráfica lo que sea secundario y no influya para el objeto que se propone, y que sólo contribuya para confundir y ocultar lo más notable y cuya configuración sea indispensable conocer clara y distintamente para poder proceder con acierto en la indicación del proyecto de reforma y ampliación de la población; 2<sup>o</sup>., la proyección horizontal de las curvas que resulten de suponer, dado al terreno cierto número de secciones paralelas por planos horizontales, con la anotación de sus principales cuotas, (<sup>2</sup>) para conocer por este medio debidamente el relieve del terreno que abraza la zona que se representa; estas secciones o planos paralelos pueden equidistar diez pies y referirse o tomar por primer plano de base la bajamar viva de equinoccio, en cuyo caso podrá abrazar la descripción gráfica hasta el cantil del canal inclusive, y no resultarán cuotas negativas; 3<sup>o</sup>., además de la representación de las curvas horizontales o de nivel, es necesario acompañar para mayor claridad, cierto número de perfiles de Norte a Sur y de Este a Oeste, o sean proyecciones verticales, resultantes de suponer dadas otras tantas secciones al terreno, con planos que pasen en este sentido por los diferentes puntos que se digan como mas convenientes para manifestar con la posible exactitud la inclinación del suelo y montañas que rodean esta ciudad con sus excesivas pendientes: 4<sup>o</sup>., manifestar en el plano todas estas proyecciones, objetos y perfiles con líneas de un solo color negro y en

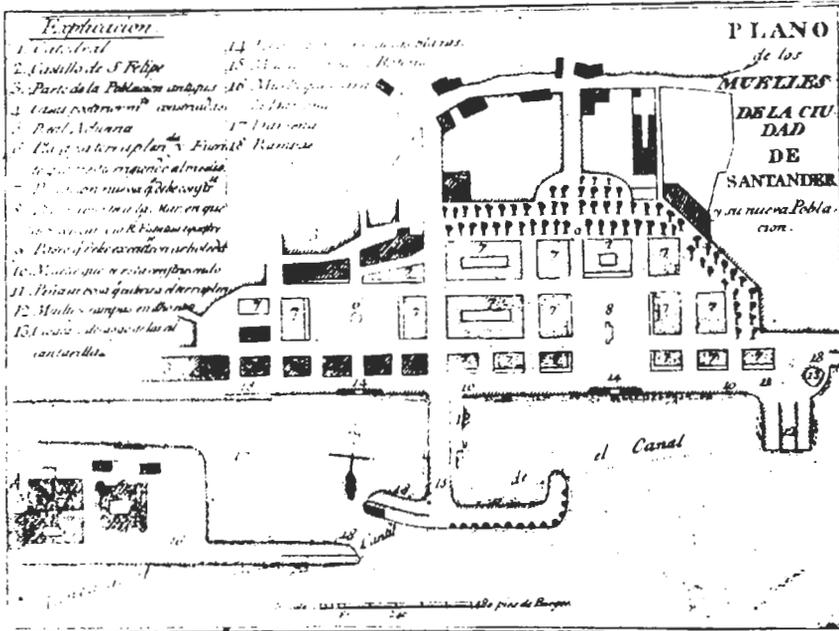
(\*) El original autografo, con numerosas correcciones, se encuentra en la Colección del bibliófilo Eduardo de la Pedraja, en la Biblioteca Municipal de Santander. Doc. 710, Ms. 337. Fue publicado en el semanario **El Huerfano** los días 9, 16, 23 y 30 de enero de 1853; 6, 13, 20 y 27 de febrero y 6 y 13 de Marzo del mismo año. (Notas de Benito Madariaga).

una escala cuyo tamaño permita apreciar debidamente y con claridad las dimensiones, configuración y situación respectiva de cuantos objetos se representen, dejando las líneas de colores para la indicación del proyecto ó proyectos que sobre él puedan proponerse, cuidando de no llenar el plano con rasgos topográficos, sombras, aguadas y colores inútiles que solo sirven para ofuscar a los poco versados en esta clase de trabajos, y contribuyen muy poderosamente a confundir la indicación clara y despejada de los objetos: el indispensable trazado de las curvas de nivel ha reemplazado con reconocidas ventajas, los inútiles adornos, colores y demás del antiguo dibujo topográfico. La Real orden expresada nos marca la escala de  $1/1250$  para los planos de las capitales de provincia.

Habiendo manifestado ya las condiciones esenciales que debe reunir el plano que ha de representar la ciudad tal cual en el día se halla, pasamos a examinar si el levantado por su Arquitecto titular las reúne convenientemente.

Creo que efectivamente manifiesta el plano que nos ocupa, la proyección horizontal de cuanto comprende el distrito que se representa, y esto lo hace quizás con demasiada minuciosidad, y si para ello no se han empleado la exactitud y los selectos medios que la ciencia topográfica nos enseña, sin embargo, me parece que su penoso y apreciable trabajo tenga la exactitud necesaria, indispensable para poder utilizarle convenientemente bajo este punto de vista. Cuando digo que creo que dicho plano tenga la exactitud necesaria, lo hago condicionalmente, porque supongo que el Sr. Michelena, habrá tomado los datos necesarios para formarle debidamente; pues para convencerse y afirmarse sería preciso practicar otras operaciones y compararlas con aquellas, para lo cual no se ha considerado autorizado competentemente el que suscribe, y no ha debido por consecuencia proceder a la investigación de las operaciones científicas ejecutadas por dicho facultativo, sin que previamente así se le ordene. Considero indispensable que la expresada proyección horizontal esté bien representada, porque con arreglo a ella y tomándola por base se han de proponer todos los proyectos de alineaciones de casas, calles, caminos, paseos, etc. y cuanto tenga relación con la reforma y ampliación de la actual población.

El plano que nos ocupa no manifiesta las curvas horizontales o de nivel que nos indiquen el relieve del terreno, y las cuales considero igualmente indispensables, porque sin ellas un diseño topográfico parece que representa un suelo o superficie plana sin ondulaciones, ni relieves, sin hoyos, ni eminencias, como sucede con el de esta ciudad tal como está trazado, que parece hallarse su distrito sobre una gran planicie, sin que se note al simple golpe de vista la situación encañada de su población, ni las dos cordilleras del Alta y del Cementerio <sup>(3)</sup> que la rodean; porque conocido el relieve del terreno se determinan y arreglan las rasantes o pendientes de las calles actuales y de las que se proyecten, como igualmente la situación respectiva de las losas de erección y aceras de los nuevos edificios que se cons-



Plano del puerto de Santander en 1788, según Tofiño.

truyan. La falta de esta circunstancia en el plano de la nueva población que se sigue actualmente a la parte del Este de la ciudad, ha sido la causa de las diferencias que a cada paso se han suscitado al colocar la losa de erección de los nuevos edificios que se han construido hacia aquella parte. Las alineaciones, rasantes, y actualmente las alturas, son las tres eternas discordias, y difícilmente habrá un solo edificio nuevo que empiece y concluya sin que le toque parte en alguna de ellas: hacer que desaparezcan o al menos que se corrijan estos tres focos de interminables disgustos, es un objeto digno de llamar la atención de esa ilustre Corporación. Son mas indispensables aún las curvas de nivel para que con un plano que las contenga y manifieste el relieve de la población con las diversas acotaciones de sus alturas, las correspondientes tablas de dirección y nivelación de los diferentes perfiles que se hayan tomado, y la demarcación de los puntos donde se toma y pueda tomarse el agua potable, se podrá formar la base de un bien entendido plan de *acopio, conducción y distribución* de aquel líquido para esta ciudad, que es una de sus mas urgentes necesidades, (4) y de lo cual me ocuparé en el dictamen que V. E. se sirvió pedirme con fecha 28 de Julio próximo pasado. El alumbrado de gas, la situación de las alcantarillas y otra porción de cosas se distribuirían y arreglarían con mucho acierto si se tuviesen los expresados datos. El arreglo de la población, el proyecto de reforma y ampliación que se proponga y el sistema de distribución de aguas que

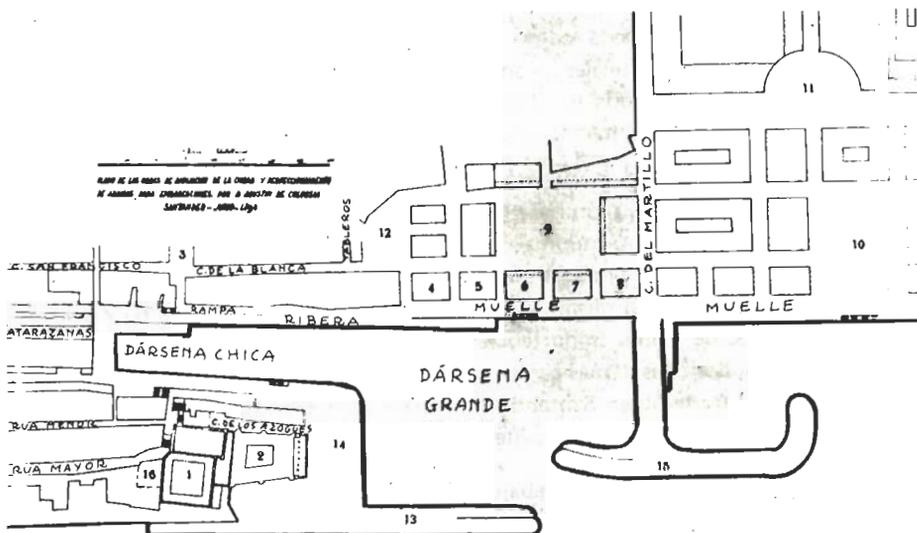
deberá adoptarse, son tres cosas que no están aisladas, sino íntimamente enlazadas, que deben marchar unidas, que deben por consecuencia formar un solo y vasto pensamiento que abrace todas las miras, que llene las necesidades actuales, y que, penetrando en las del porvenir, procure satisfacer a ellas debidamente aunque sea con lentitud.

En un plan general de distribución de aguas para una población hay necesidad de contar entre otras muchas cosas con los sitios que han de ocupar los depósitos, cuvetas o arcas de distribución (Chateau—de—eau,) fuentes monumentales, fuentes vecinales o (bornes—fontaine,) lavaderos, abrevaderos y otras construcciones de esta clase; y cuidar muy particularmente de que la dirección de la gran red de conductor que han de alimentar estos sitios y surtir de agua la población vayan por las calles, plazas y demás sitios públicos sin atravesar los edificios y propiedades particulares, como sucede con algunas de las cañerías que conducen el agua a nuestras fuentes, que por cierto no son las que mejor indican la civilización y buen gusto de este vecindario. Se comprende fácilmente que los puntos donde mas tarde o mas temprano se han de colocar estas construcciones, deben marcarse desde luego en el plano de la reforma y proyecto de población, con arreglo a la configuración y relieve del terreno, y con sujeción a los diferentes puntos donde se toma y distribuye el líquido. Es cierto que quizás ahora no estemos en el caso de acometer todas estas obras simultáneamente, pero sí estamos en el de disponerlas el sitio que un día ocuparán la mayor parte, pues el local nunca ha de obtenerse con mas ventaja que hoy atendido el incremento que toma la población y el subido precio de los solares.

Las grandes reformas de población, abastecimiento de aguas y demás son generalmente lentas, pero conviene que sean sucesivas y basadas en una idea o plan fijo, invariable, de modo que lo poco que se haga, agregado a lo hecho o que hacerse pueda, manifieste las buenas ideas y previsión que debe presidir a esta clase de mejoras, único modo de llegar a un buen resultado, cuando los recursos escasean.

El trazado de las curvas horizontales a que me refiero, tomadas de diez en diez pies, no necesitan tanta exactitud, tratándose de una indicación gráfica cualquiera en que no influya el exacto conocimiento del relieve del suelo; pero tratándose de un plano de población, tal como le pide la referida Real orden, con el objeto que lo necesita la Municipalidad, y que reuna las buenas condiciones de exactitud, claridad y sencillez que son inherentes a un trabajo de esta clase, en este caso son indispensables los trazos de dichas curvas y deben sustituir al sombreado e iluminación a la aguada empleada por el Sr. Michelena.

No acompaña al plano de la ciudad ningún perfil ó sección vertical que son muy necesarias para lo que acabo de expresar, y que deben formar el complemento de las curvas horizontales para el mejor arreglo de cuanto queda manifestado.



## B A H Í A

*Plano de ampliación de la ciudad de Agustín de Colosía (1794).*

1. Catedral. 2. Castillo de San Felipe. 3. Plaza Vieja. 4, 5, 6, 7 y 8, primeras casas del Muelle. 9. Plaza del Este. 10. Plaza Nueva, eje de la nueva población de Peñaherbosa. 11. Plaza de Cañadío. 12. Plaza de la Aduana. 13. Muelle de las Naos. 14. Cay. 15. Muelle del Martillo. 16. Capilla del Espíritu Santo.

No está trazado el plano que nos ocupa en la escala  $1/1250$  que marca la susodicha Real orden, sinó que está arreglado a otra tres veces menor próximamente, por cuya razón es demasiado pequeño, y si a esto se añade la demasiada aglomeración de objetos, aguadas y colores, le dan un carácter confuso en lugar de la claridad y sencillez con que se representan en el día estos trabajos, y cuya natural circunstancia debiera reunir, uno que se ha de exponer al público con las reformas, proyectos y observaciones que se crean convenientes, para este le juzgue y aprecie con la debida inteligencia.

Si el plano de esta ciudad fuese el único que tuviera que ir al Ministerio, sería indiferente que estuviera arreglado a cualquier escala; pero tratándose de la reunión de los de todas las capitales de provincia y poblaciones notables de la Península, es muy conveniente que se arreglen todos a unos mismos tipos o escalas marcadas de antemano, como sucede con todos los proyectos de obras públicas, por la mayor claridad e inteligencia, por la suma facilidad con que se comparan mutuamente, y porque así convendrá a las miras que se proponga el Gobierno de S. M.

Resulta, pues, que, suponiendo según ya he dicho, que la proyección horizontal esté bien representada, como así lo creo, faltan sin embargo las curvas de nivel, algunos perfíles verticales en ambos sentidos, el arreglo del plano a la escala, y la indicación en él de todo lo actual con líneas de un solo color negro, dejando los otros colores para la demarcación de los proyectos.

Tengo emitida mi opinión respecto a como está y como de estar, condiciones que reúne y que debe reunir el plano de la ciudad actual, para que puedan con acierto hacerse sobre él los estudios e indicaciones gráficas de su reforma y ampliación; para ello he tenido presente los buenos principios de la ciencia topográfica, los trabajos hechos con el mismo objeto en otras poblaciones de España y del extranjero, algunas de menos importancia que la nuestra, y con arreglo a ellos lo ejecutarán a no dudarlo las demás capitales de provincia, porque es como en el día se hace, y así lo hará también Santander, si quiere ser representado con dignidad y exactitud y al nivel de los adelantos de la época.

Téngase presente que los trabajos que nos ocupan son muy útiles y apreciables; pero hay que añadirles y reformarles según se ha manifestado, si han de llenar debidamente el objeto para que se proponen.

Entremos en el análisis de la reforma de la ciudad actual y nueva población proyectada por el Arquitecto titular.

En la población actual casi no se toca, y se la deja por consiguiente con las mismas imperfecciones, encorvaduras y rinconadas que tiene, sin que se indiquen siquiera las nuevas alineaciones que podrán remediar en lo sucesivo tamaña deformidad, que es una de las principales miras del Gobierno, y mas principalmente de esa ilustre Corporación, y la tendencia y los deseos del público hace ya mucho tiempo. Casi no se ha tocado a la población actual, repito, porque aunque veo algunas líneas de carmin que deben indicar nuevas alineaciones, no estoy conforme con ellas, porque tienden a disminuir el local público de las calles, que es precisamente el que yo creo se necesita aumentar; pues la mayor parte de la población actual hacia el centro está demasiado agrupada y es necesario pensar en ir la ensanchando, despejando y enderezando, para hacerla mas desahogada, saludable y regular, y mas digna de su buen nombre <sup>(5)</sup>. Veo por ejemplo, una línea de carmin que, pasando por delante de las casas de la calle de la Ribera, y alineando con la fachada Sur de la Aduana, va a parar hacia el medio de la cuesta del puente, frente a la casa del Sr. Odriozola, y estrecha por consiguiente la calle de tal modo que por la casa-confitería del Sr. Soto, solo quedan unos veinte pies escasos entre la nueva alineación y el borde o arista del Muelle, lo cual no se realizará jamás, porque semejante alineación disminuye muy notablemente el ancho de una de las principales calles que sería conveniente ensanchar o al menos dejarle la amplitud que actualmente tiene, que nada en mi concepto le sobra. Veo también algo con-

fusos otras líneas de carmin tiradas hacia el Muelle de los Naos, entre este y la fragua del Sr. Cos, que tienen por objeto adelantar nuevas construcciones y disminuir notablemente el espacio que hay entre dicha fragua y la arista del Muelle, con cuya idea estoy menos conforme aún, porque hoy es ya estrecho y mezquino aquel paso, y una vez construido el ferro-carril, hecho su embarcadero, rellena aquella parte de la bajamar mas inmediata a él y demás accesorios que allí se situarán, considero como indispensable no estrechar sino ensanchar y despejar todo lo posible aquel paso, único enlace que hoy tiene la población por aquella parte, y única avenida que por ahora nos pondrá en comunicación con la principal arteria que ha de dar mas vida y animación a toda la población, y cuya situación es indispensable trazar en el plano para subordinar a ella el trazado de la población que se creará entre el cantil del canal y la ladera Sur de la calle Alta y Hospital. El inmenso gentío, carruajes y aglomeración de objetos que necesariamente afluyen a un embarcadero de ferro-carril, hace necesario que estos edificios sean sencillos pero vastos, que se hallen situados en grandes plazas, y que sus avenidas sean anchas y despejadas proporcionalmente al movimiento que por ellas se ha de establecer.

El plano de Mtr. Alfredo Jee, ingeniero inglés, (6) al lado del embarcadero del ferro-carril, indica también el ensanche de aquella parte de la población, como no podía menos de suceder considerado como única calle que por ahora tenemos en comunicación con aquel punto.

Lo dicho basta para conocer lo poco conforme que estoy con que no se indique la reforma de la población actual, y menos aún con las muy escasas que en el plano se manifiestan.

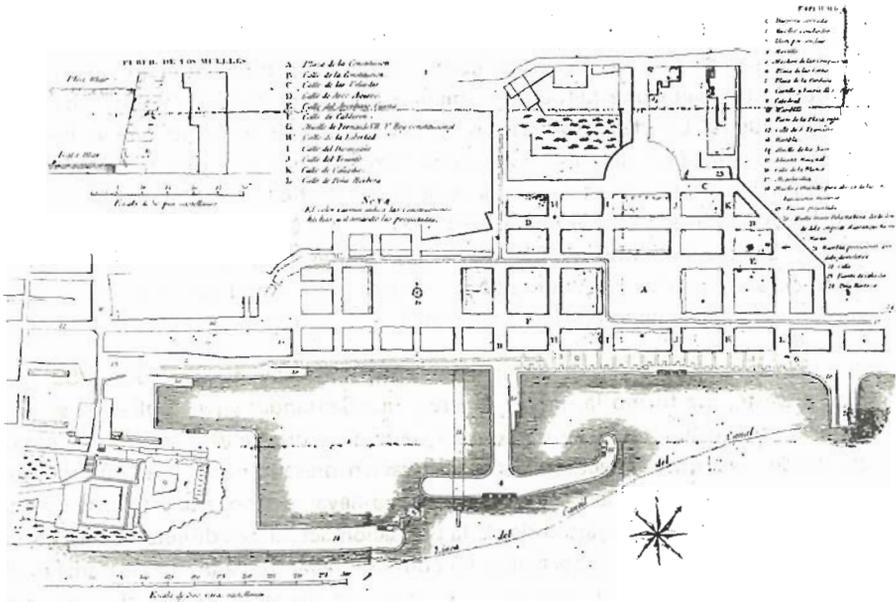
Si observamos el proyecto de enlace y ensanche de la población actual con la nueva que se indica, echamos de ver una inmensa superficie que, dando principio en Cajo y concluyendo en San Martin, tomando por límite Sur el mar, y por el Norte el camino real del Alta, no contiene mas que *calles y casas* o manzanas de diferentes calibres, unas pequeñas e irregulares como chozas, y otras regulares pero grandes como barrios, y proyectadas en sitios muy lejanos: no se indica la dirección y situación del ferrocarril y su embarcadero que es uno de los objetos principales que debe figurar en el plano; pues aunque cuando se formó este no se hubiesen principiado los trabajos, sin embargo pudieron haberse consultado los proyectos de los Sres. Rafo y Jee para con arreglo a ellos haberlo indicado en el plano, aunque no hubiese sido mas que aproximadamente, y aunque no se hubiese tampoco relacionado con él por entonces trabajo ni proyecto alguno hasta su definitiva demarcación, o hasta cuando se hallase ya en ejecución mas o menos adelantada o completamente concluida: no se indica tampoco el enlace o comunicación que deberá tener la actual población con la vía férrea y la nueva población que los buenos resultados de aquella creará a no dudarlo entre el cantil del canal y la ladera

del Sur de la calle Alta, sobre esa extensa y soleada planicie, que situado lo principal de ella a los mejores vientos del Este y Mediodía, circunstancia sumamente apreciable en un país húmedo y donde el estío dura tan poco, como sucede con el nuestro; con un suelo tan horizontal y defendido de los vientos del Norte y Vendabal por la cordillera de la Catedral y Cementerio y Peña Castillo; su proximidad al mar y su situación frente a la embocadura del puerto, y su inmediación al camino nos brindarán a la ejecución de buenos edificios, y por consecuencia se formará con el tiempo una hermosa población, cuyo proyecto de arreglo y el de los canales interiores que la han de atravesar en diferentes sentidos, corresponde a la generación actual sino queremos que las venideras tengan que lamentar lo mismo que hoy tratamos de remediar. Al bien entendido enlace de esta población nueva con la actual y el ferrocarril debe dirigirse el principal estudio del trabajo que nos ocupa. No perder de vista que en un pueblo mercantil, cuyo punto de confluencia o sea de entrada y salida de las mercancías es el agua, la población dedicada al principal comercio tratará siempre de aproximarse a ella por la mayor economía de los transportes y mayor facilidad del embarque y desembarque, mientras que las tiendas, casas y población e industria o comercio en menor escala, se retirará detrás a la parte plana de la población y laderas inmediatas, y las clases obreras y laboriosas ocuparán las laderas donde la propiedad es mas económica por la dificultad de los arrastres, lo mas largo y pendiente de las distancias y la consiguiente baratura de los solares. Un almacén en el Muelle renta como cuatro y los acarréos cuestan como uno; pero viceversa, otro en la Alameda renta como uno y los transportes cuestan como tres: esta diferencia de relación, si se exceptúan algunos puntos de la población donde la acción y movimiento por causas particulares son mas notables, casi se puede asegurar consiste en la mayor o menor proximidad al agua, lo cual influye muy directamente en el valor de toda la propiedad de esta ciudad.

La estabilidad y aún el incremento del valor de la propiedad de la mayor parte de la población actual, que llamaremos del Norte, pende en su mayor parte del mejor enlace y mas directa, inmediata y económica comunicación con el ferrocarril, y la población que a su lado hemos dicho que se creará y que llamaremos del Sur.

No se indican en el expresado proyecto el ensanche de las principales avenidas y calles de la población, la situación que un día deberán tener las plazas, plazuelas, edificios públicos, fuentes, mercados, galerías cubiertas, paseos, caminos, etc., y otras cosas con que hay necesidad de contar para el arreglo de un proyecto como el de que se trata.

Cuando el Sr. Arquitecto Peterrade (7) formó el proyecto de la población que se sigue hacia Cañadio, se miraría como ilusorio que llegase un día en que sobre aquellos locales bañados por el mar se elevaran después hermosos edificios que pueblan ya y embellecen aquella parte de la ciudad, entonces casi tan desierta co-



Plano delineado por José de Peterrade en 1821.

mo hoy esa extensa planicie del Sur de la calle Alta: en este proyecto que abraza una pequeña extensión, dispuso aquel facultativo dos pequeñas plazas y local para una iglesia; pues bien, si de la distribución de un local tan reducido se consideró necesario dejar y disponer dos plazuelas, como son la de la Luna (B) y la de Isabel II, y además para un edificio público, tratándose de una extensión como la que abrazó el Sr. Michelena, tiene uno derecho a prometerse y sacar con un detenido estudio mas partido, mas novedad, mas variación que calles y casas, única idea que ha presidido a la formación de su proyecto, con el cual no puedo conformarme, porque así como para el arreglo y distribución de un edificio hay condiciones y necesidades particulares que satisfacer, también para la formación y arreglo de varios edificios, o llámese nueva población, hay condiciones y necesidades generales que llenar: con efecto, en un edificio hay subidas o escaleras, vestíbulo, salones, gabinetes, etc., y otras muchas piezas, cuya situación y dimensiones están arregladas a su destino, clase, número y categoría de los que las han de ocupar; pues bien, los caminos son las rampas o subidas de los pueblos; los paseos y alamedas son sus vestíbulos adornados con sus frondosos jardines, casas de campo, pedestales, estatuas, fuentes, verjas y demás que hermosean y predicen la entrada de un gran pueblo; las grandes plazas y plazuelas hacen de grandes y pequeños salones donde las reuniones son mas o menos numerosas, mas o menos generales, donde se verifican los grandes actos públicos, donde el público discurre por deba-

jo de las hermosas galerías de arcos o columnas que generalmente las rodea, ostentando en su centro algún obelisco, columna, fuente monumental, arco de triunfo, estatua o templete que perpetúe la memoria de algún hecho notable o de algún hombre ilustre. Las demás piezas interiores de sus edificios sirven para varios usos, según su categoría, y del mismo modo las demás plazuelas y sitios públicos son los parajes mas a propósito para la colocación de los edificios también públicos, como son Iglesias, Hospitales, Mercados, Teatro, Aduana, Cárcel, Casas de las Corporaciones, Establecimientos de Beneficiencia, fuentes, galerías cubiertas, etc. etc. ¿Hay cosa mas ridícula que un edificio de esta clase embutido entre casas de vecindad? Basta de comparaciones y entremos en materia.

Cuando veo esa red de calles que atraviesa el proyecto de Norte a Sur y de Este a Oeste, me formo la ilusión de creer que Santander y su ampliación se halla sobre un plano horizontal, y como no sucede así, aquí echo mas en falta aún las curvas de nivel que de seguro no nos ofuscarían presentándonos las cosas tal cual son, y haciéndonos ver lo imposible que sería llevar a cabo la apertura de esas calles de Norte a Sur que, partiendo de la población actual van directamente al caballete o cúspide del Alta. Estas calles, tal como se hallan trazadas, no se podrían llevar a su término sin que resultaran excesivas pendientes o sin practicar terribles desmontes, y cualquiera de las dos cosas es mala y debe por consiguiente tratar de evitarse, estudiando mejor la configuración del terreno. ¿De qué serviría una calle, prolongación de la del Martillo, que desde el Río de la Pila subiese en línea recta al Alta, frente a la casa del Sr. Bolado? De nada, porque su mucha pendiente haría imposible la subida, no digo de los carruajes, sino hasta de las personas, que mirarían con horror un plano de tan excesiva inclinación.

Unas treinta calles se proyectan de Sur a Norte desde la fábrica de Molnedo hasta el Pie de Mulo (<sup>9</sup>): todas parten de los puntos más bajos, y suben en línea recta al Alta, y por consiguiente por ninguna de ellas aseguro podrá subir un carruaje, de modo que si el proyecto se lleva a efecto, lo cual creo imposible, y se destruyesen como en él se indica, los dos caminos del Matadero y de Santa Clara y la calleja de Orna, (<sup>10</sup>) entonces, cuando Santander ocupase diez veces mas que hoy, tendría como única subida al Alta para los carruajes y aún casi para las personas, el camino real que sube del Pié de Mulo, y esto sería aumentar considerablemente las distancias, que es justamente lo contrario del problema que se trata de resolver: en fin, confieso francamente que no comprendo ni acierto a calificar esta parte del proyecto. Es cierto que la línea recta es la más corta distancia que media entre dos puntos: esta es una verdad pura, racional y abstracta; pero que aplicada al trazado y apertura de las calles o caminos, que es lo mismo, es necesario no perder de vista que, pasando de una cierta pendiente los acarreos o tracción rodada que se practica principalmente por ellos, se hace muy difícil y costosa, y hasta imposible pasado cierto límite fijado ya por la dirección general de obras

públicas, y mandado observar para el arreglo de las pendientes máximas de los caminos.

El autor del proyecto ha creído que la población nueva huiría retirándose de la bahía y del ferro-carril, que despreciaría esa extensa, plana, soleada, abrigada y magnífica planicie y la ladera Sur de la calle Alta y Cementerio, que solo crecería en la ladera Sur del Alta, y que sobre esta lejana y escarpada cordillera se harían grandes enormes manzanas; lo cual me ha llamado principalmente la atención, porque al contrario, ya lo he dicho, creo que el comercio y población en gran escala se agrupará y procurará acercarse a la que un día será codiciada planicie, para disfrutar de su bella posición topográfica y de los inmensos beneficios que reportan al comercio y a la industria el mar y los ferrocarriles, como vehículos mas económicos y que han de formar la base para el sostén y engrandecimiento de esta ciudad.

Quando los proyectos de las grandes obras se forman parcialmente con diversos fines y bajo condiciones discrecionales, se gasta el tiempo inútilmente, se aumentan trabajos sin orden ni concierto, y vienen a producir una confusión que en vez de conducir, imposibilitan llegar al fin deseado. La experiencia en todas partes ha venido a demostrar, que los proyectos de las grandes obras tienen que pasar precisamente por tres períodos muy marcados: 1<sup>o</sup>., los reconocimientos o ideas generales; 2<sup>o</sup>., los proyectos provisionales o anteproyectos donde aquellos se indican ligeramente; y 3<sup>o</sup>., los proyectos definitivos.

Quando el Excmo. Ayuntamiento crea conveniente formar el que pide la referida Real orden, tal como la necesidad le exige y con arreglo al estado actual de los conocimientos en la materia, creo debiera dar principio por practicar los expresados reconocimientos, discutir y analizar las ideas que deban servir de base. En vista de los trabajos de este primer período, fijar las reglas para proceder al bosquejo del segundo, y con presencia del resultado de este, determinar las condiciones a que ha de sujetarse el proyecto definitivo, cuya formación con todos sus detalles, es atribución exclusiva del Arquitecto. Pero, ¿qué sucedería si se estudiaran los proyectos definitivos sin determinar previamente sus bases esenciales por la Municipalidad? Que si ésta no los considerase arreglados a sus miras, los modificaría o desearía con pérdida de tiempo y de gastos inútiles, y lo que es todavía peor, se tratarían cuestiones fuera de su lugar, que no podrían menos de producir la confusión y retraso que bajo todos conceptos sería de desear no sucediera con este árduo pero necesario e importante trabajo.

El trazado de un plano general de la ciudad y alrededores tal como está, y que reuna las condiciones expresadas, es la base fundamental del proyecto que nos ocupa. Una vez hecho este trabajo preliminar, me atrevo a indicar a V. E. las ideas o principios generales que en mi concepto se deben tener presentes para la reforma

y ampliación de la población. 1<sup>a</sup>. Atender a las alineaciones y ensanches de las tortuosas calles y avenidas principales de la ciudad, trazado de otras, regularización de las plazas y plazuelas, trazado de otras nuevas en los parajes mas convenientes y donde un día pudieran levantarse los edificios públicos, las fuentes, mercados y demás sitios y objetos que pudieran levantarse los edificios públicos, las fuentes, mercados y demás sitios y objetos que pudieran adornar y embellecer el risueño porvenir que al parecer se nos presenta. En la indicación de este pensamiento debe tenerse presente la notable pendiente del terreno en las laderas, para el arreglo de las plazas, calles, casas y alcantarillas, procurando estudiarlo y remediarlo con rampas, y el desarrollo necesario en la línea para que las pendientes no excedan mucho de  $\frac{5}{100}$  que es la inclinación máxima adoptada para los caminos, que son las calles que unen y enlazan los pueblos. Al indicar el ensanche, enderezamiento y alineación de las calles actuales, después de examinar y estudiar bien la dirección que tienen y la mejor y mas pronta que podrán tener, y la que conviene dar a las nuevas que se proyecten, hay que tener presente que no es lo mismo reformar una población que proyectarla de nuevo: en este caso el paralelismo y la regularidad geométrica es posible, conveniente e indispensable, pero sin monotonía y con cierto gusto y variación en su distribución; pero tratándose de reformarla solamente, basta en mi concepto enderezar, ensanchando las calles que lo necesiten, abrir otras nuevas por los sitios que se crean mas convenientes, y dejar a la mayor parte de ellas sus actuales direcciones generales, teniendo mucho cuidado en esta delicada operación con los grandes intereses creados a la sombra de las actuales alineaciones. En la alineación y apertura de calles de la población actual debe indicarse lo que sea mas breve, económico y compatible con la mejor perfección del pueblo, y tanto en esto como en el proyecto de población deben situarse las calles lo más posible en la dirección de los cuatro puntos cardinales, o sea de Este a Oeste y de Norte a Sur, y darlas un ancho nada mezquino, y a los terrenos destinados a la edificación el fondo necesario y mucho frente al Sur o Mediodía, con cuya circunstancia y cuidar de que las calles que vayan de Este a Oeste tengan mas ancho que las de Norte a Sur, estarán los nuevos edificios durante mas tiempo y su mayor superficie bañados por la luz solar que dá mas importancia a los terrenos, porque los edificios son mas claros y sobre todo mas saludables en un país templado, pero húmedo como el nuestro. Pudiera determinarse el ancho de las calles que han de formarse de Este a Oeste, de modo que el sol llegase hasta los pisos principales inclusive de todas las casas situadas con frente o fachada al Sur, al menos durante ciertas horas antes y después de hallarse el sol sobre el meridiano de la población: esta circunstancia, combinada con la moderada altura de los edificios, haría que no se ofendiesen y perjudicasen tanto mutuamente los que construyen unos delante de otros, y evitarían también que no fuesen tan lóbregas e insalubres muchas habitaciones, en lo cual está interesada la salubridad pública. 2<sup>a</sup>. La alineación y ensanche debe partir de dos avenidas principales próximamente paralelas y de Este a Oeste, que serán la una la de Atarazanas, y la otra que podrá ser la de los Reme-

dios. La de Atarazanas, ensanchada y regularizada convenientemente, desembocará en la plazuela del Peso, cuya reforma debe indicarse; y la de los Remedios, también modificada y ensanchada, lo hará en otra plazuela que se indicará hacia el Matadero en armonía ésta con la del Peso, y dispuestas ambas de modo que con el tiempo se unan y puedan formar una sola y anchurosa plaza. En la plazuela del Peso desembocará la gran avenida reformada de la Cordelería, y seguirá ésta hasta el prado llamado de los ingleses, donde se dispondrá otra plazuela mayor que las anteriores: en la plazuela que se proyecte hacia el Matadero podrá desembocar la otra avenida paralela a la de la Cordelería y que atravesará o tocará la huerta del Sr. Colina y del Sr. Rábago, hasta llegar hacia el sitio llamado de Peñas Redondas donde se dispondrá otra plazuela al Norte de la anterior de los ingleses, las cuales pueden proyectarse con el objeto que las anteriores, para con el tiempo formar una sola, o para conservarse aisladas según se crea mas conveniente. En la plazuela que como antes, llamaremos de los ingleses, desembocará y seguirá la avenida de la Alameda nueva y camino real de Burgos, y en la que se indique hacia las Peñas redondas desembocará y seguirá otra avenida nueva que se proyectará a través de la mies del valle, paralela a aquella, de la forma y a la distancia que se crea conveniente hasta concluir equidistante a la actual. Estas dos avenidas pudieran tener una comunicación amplia frente al semicírculo actual, y en relación con él se podría formar una hermosa, sencilla y elegante combinación. La avenida de las Atarazanas concluye en la dársena, y la de los Remedios pudiera proyectarse su continuación al Este por la plazuela de las Escuelas modificada, al Norte del Teatro, detrás de la calle del Arrabal, donde pudiera indicarse otra plazuela, al Rio de la Pila y a salir a Molnedo, donde también podía indicarse otra ampliación mas grande para arboleda, y seguir a enlazarse en la encañada de la fábrica de fundición, con la prolongación del Muelle y nueva población del largo o de Calderón. La arboleda proyectada de Molnedo pudiera ser con el tiempo el principio de otro paseo que podría extenderse por la encañada de la mies de Miranda. En todos estos puntos pudieran disponerse algunas fuentes, mercados o galerías o algún otro objeto que se creyese necesario y arreglado a la localidad y configuración y relieve del terreno. Si la expresada avenida principal de los Remedios se creyese demasiado próxima a su paralela de las Atarazanas, en este caso pudiera aquella dirigirse de la Mies del Valle y Peña redonda al lavadero del Cubo, por detrás del Instituto y seguir como se creyese mas conveniente hasta el Rio de la Pila, y continuar a Molnedo, cuidando de no subirla demasiado sobre la ladera, y sujetándola a las mismas comunicaciones que la anterior.

Hecho esto se tendrían dos grandes comunicaciones de Este a Oeste que atravesarían la población actual y la que se proyectase y dispusiese mas inmediata, con sus plazas y plazuelas intermedias, o sean puntos de distribución y apartamiento público, y a cuyas principales avenidas afluirían y se debieran subordinar

todas las calles o comunicaciones más o menos anchas que existan y se marquen en la dirección de Norte a Sur.

No es esta la sola ventaja que tendrán estas dos entradas y salidas de la población, que se adaptan a su situación topográfica y a su mas directa comunicación con el mar.

3ª. Proyectar un camino de circunvalación que a partir de hacia el Pie de Mulo en armonía con las dos avenidas, la de la Alameda nueva y la que se ha indicado paralela a ella, pase por debajo de la huerta o posesión del Sr. Valdivieso, por debajo de la del Sr. Porrúa, por los sitios de Perines y Valbuena, debajo de la huerta del Sr. Gazmuri, al Norte de la de los Sres. Salazar, por la del Sr. Montoya, prado de Viñas y de Tantín, Barrio de San Simón y sitio de Vegarrias encima de Molnedo al Norte del prado de los Sres. herederos de Vial, empalmando y enlazando con el mar y la nueva población proyectada en la encañada del lavadero y fábrica de fundición, y puede seguir en dirección a las llanas de la mies de Miranda y continuarle según más convenga a las miras y porvenir del Barrio de Miranda, Sardinero, paseo del Alta, farola y demás.

Sería conveniente que este camino no se retirase mucho de la población, pero que tomase la altura necesaria en la ladera para poder ver desde él la bahía y embocadura del puerto, al menos sino en todo, en su mayor parte, gozando entonces a la vez de la hermosa perspectiva del mar y la población, situado al Mediodia, casi enteramente llano y defendido del Norte y Vendabal por la cordillera del Alta: sería un paseo abrigado para invierno y divertido y sombreado para verano si se trazaba de modo que tuviese a cada lado de la carretera dos líneas de árboles que formase dos andenes o paseos para las personas, aunque no fuesen muy anchos, y sin empedrar. Este camino debe servir de límite al proyecto de ensanche y ampliación de la población hacia esta parte, y aún esto me parece demasiado estenderse; pero sin embargo, se pueden imponer menos trabas y marcar menor número de alineaciones a medida que el proyecto se acerque a su límite, que será el camino indicado. En los solares próximos a este camino, que serán las afueras o barrios mas lejanos de la población, se pueden colocar las industrias peligrosas como son hornos, fraguas, fábricas de fósforos y aunque no fuese tan distante se pudieran disponer los almacenes para líquidos espirituosos, sustancias y objetos mas inflamables y que mas de una vez han originado conflictos, desgracias y pérdidas de grandes sumas.

4ª. Las plazas, plazuelas y ampliaciones que hemos indicado, además de ser según ya se ha dicho, los puntos donde algún día deberán colocarse los edificios públicos, mercados, fuentes y demás construcciones puramente artísticas y monumentales, o al menos las de mas importancia de la población, como sucede en todas las modernas de los paises mas aventajados, y las que indican su magnificencia

y el buen gusto de sus habitantes; sirven además como puntos por donde deben comunicarse la población baja y alta situada en la ladera y camino proyectado de circunvalación; para lo cual pueden indicarse cinco subidas situadas al Norte de las expresadas plazas, plazuelas y ampliación de Molnedo, del Arrabal, del Matadero, de Peñas Redondas y otro frente al semicírculo de la Alameda nueva, pero en combinación con la avenida proyectada a través de la Mies del Valle, y conservando además del empalme del nuevo camino con los paseos y avenidas, la subida actual del Pie de Mulo.

Con ésta, las cinco indicadas y las dos extremas de cuatro caminos y encañada de la fundición, serían ocho subidas o calles de enlace que estarían en comunicación directa con las otras plazas y plazuelas de la avenida de las Atarazanas y con las comunicaciones mútuas, o calles de Norte a Sur, y por consiguiente con toda la población actual y proyectada, y quedaba suficientemente accesible y relacionado el porvenir de esta parte del proyecto. En todos los puntos de empalme de estas subidas con el camino, deben dejarse unas pequeñas arboledas o espacios de buenas dimensiones y configuración para unos jardines o praderas de descanso, y de cada uno de estos puntos deben arrancar otros tantos trozos de carreteras que lleguen hasta empalmar y subir al actual paseo y camino del Alta.

En el trazado de estas subidas al Norte de las expresadas plazas, debe cuidarse de tomar bastante espacio para hacerle con desahogo y suavidad por medio de dobles rampas rectas o zig-zags curvos, cuya inclinación no exceda mucho de 5 % y teniendo especial cuidado de combinarlas con grandes mesetas de descanso frente a la embocadura de las calles que vayan de Este a Oeste, para que de este modo tengan estas el servicio más cómodo, fácil y accesible a los carruajes. Este sistema de rampas o zig-zags dobles de cómodos declives que pueden partir a derecha e izquierda de los extremos Norte de las plazas, dejan en los centros de sus encuentros pequeños espacios o plazetas que pueden servir para la edificación de casas habitaciones o de campo, para jardines u otros usos, o dejarlas abiertas para recreo y descanso del público, plantándolas de arbustos y flores y adornándolas con bancos, verjas y fuentes. ¿Cuánto partido se puede sacar aún de la misma inclinación natural del terreno? ¿Qué hermosa perspectiva ofrecerían los nuevos edificios presentándose en forma de anfiteatro y descollando erguidos unos encima de otros, formando al parecer una espaciosa y suave escalinata, cuyo último escalón sería la arboleda del camino de circunvalación? Casi se puede asegurar que estas bien entendidas, simétricas y sencillas combinaciones dan a los sitios públicos cierta importancia y magnificencia que no se conseguiría mejor sobre un terreno plano, si bien con algo más coste, pero no tanto como generalmente se cree.

La parte de población para el proyecto de continuación por Cañadio hasta la encañada de la fundición, entre el Muelle y la avenida de Molnedo, debe relacio-

narse con la nueva población que se sigue actualmente hacia aquella parte, y con el proyecto de continuación del Muelle y obras del puerto.

Las calles que van de Este a Oeste, que marca el plano de aquella parte, no tienen el ancho necesario, y si los edificios ya ejecutados lo permitiesen, sería conveniente ensancharlas y seguir a continuación otra combinación diferente y variada por aquella parte.

En la meseta que forma la parte superior de la pequeña montaña de Molnedo, donde estuvo el fuerte del mismo nombre, y actualmente una casa de labor, me parece que haría muy buen efecto y estaría en buena situación, con suave, cómodo y espacioso acceso por la parte del Sur, y en combinación con la pradera o ampliación indicada al Norte de este sitio, una iglesia (<sup>1 1</sup>) ayuda de parroquia imitación del panteón de Agripa en Roma, o completamente circular como el de las Vestales en Tivoli, adaptado a nuestras prácticas religiosas, con su galería de columnas alrededor, un espacioso átrio de la misma forma, cerrado por una sencilla pero elegante verja enlazada con esbeltos pedestales coronados de alegóricas estatuas, rodeada de una extensa pero suave escalinata, y circunscripto todo por una arboleda anular de la amplitud conveniente y en relación y simetría con las expresadas rampas, subidas y comunicaciones del Sur y Norte. Este edificio ayuda de parroquia pudiera bastar para la población actual y porvenir de Cañadío, San Simón, barrio de la fundición y parte de la nueva población actual y que se proyectase y construyese en la continuación de aquel trozo de Muelle. Conviene dejar allí sitio; ya sea para este, ya para otro objeto o edificio público cualquiera, pues aunque está un poco elevado, desmontando hasta el nivel del camino real, y rellenando la parte inferior de bajamar a la altura de los Muelles, desaparecería en gran parte aquella elevación, y lejos de ser un mal creo que sería una ventaja, porque conviene siempre que los edificios públicos monumentales se hallen en parajes un poco elevados y despejados, para que como objetos mas notables descuellen y se destaquen de la masa general de las casa-habitaciones; y así se observa, que cuando los sitios son planos se rodean aquellos de escalinatas, átrios y demás para elevarlos, y de ningún modo se les deja bajos, humildes y rastreros.

Esta parte sin embargo y según ya se ha dicho, hay que combinarla con el proyecto de continuación de Muelle y obras de puerto que se consideren necesarias para aquel paraje.

Hemos concluído de indicar, bien que ligeramente, las necesidades actuales y futuras que creo deben disponerse en esta parte del proyecto del Norte de la población: pasémos a la del Sur, volvamos a fijarnos en la avenida de las Atarazanas (<sup>1 2</sup>) y estudiemos esta parte la mas importante y la que forma en mi concepto el mas inmediato y lisonjero porvenir, porque ya se ha dicho, se aproxima a la bahía y al ferrocarril que son los dos focos, las dos pulsaciones que nos han de indicar la

mayor o menor agitación mercantil de plaza, que es el verdadero apoyo de su riqueza y poderío.

Donde quiera que se hacen ferrocarriles se agitan necesariamente al lado de sus embarcaderos proyectos de reforma y ampliación de población. En Madrid, por ejemplo, cuando aún no se había hecho el que hoy tiene, las afueras de la antigua puerta de Atocha no llamaban la atención ni ofrecían otro aspecto que el de una llanura desierta y árida atravesada por una sucia y pestífera cloaca; pero construida la vía férrea por aquella parte y hecho su embarcadero, ya las cosas han variado; la concurrencia a aquel punto es grande, el gentío que afluye inmenso, y los sitios inmediatos ofrecen un buen empleo a los capitales en ellos invertidos para la construcción de nuevos edificios, y por consecuencia, de aquí la necesidad de formar el proyecto de reforma y ampliación de aquella parte de la población, lo cual se ha hecho, se ha discutido y se está llevando a cabo como no podía menos de suceder, y como sucederá siempre en sitios y circunstancias análogas y semejantes.

Santander se hallará dentro de poco tiempo en este mismo caso respecto de su ferrocarril y embarcadero, y también por cumplimiento a la expresada Real orden, y mas que todo por necesidad antes que se empiece a edificar sin orden ni concierto sobre esa hermosa planicie que ha de ser el asiento de la parte mas notable de la nueva población.

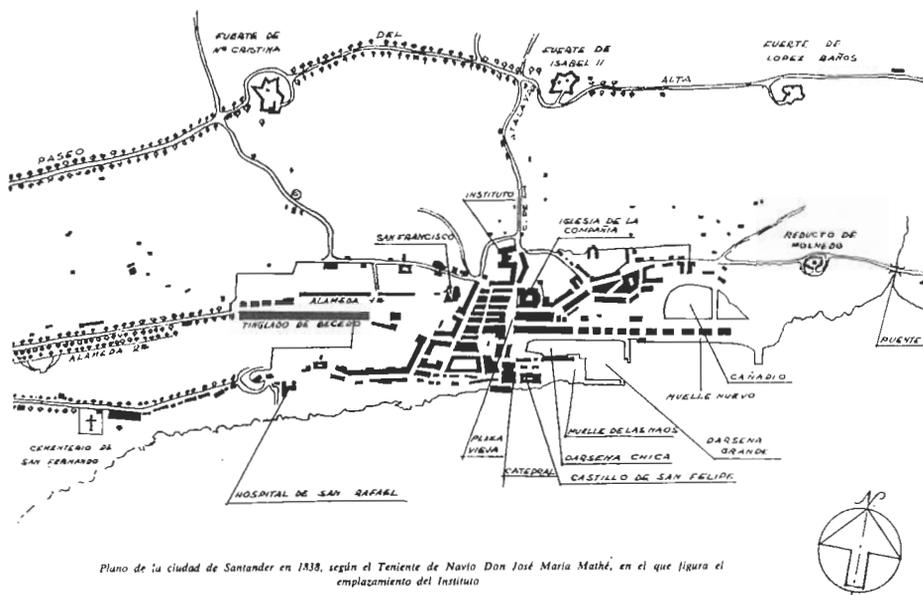
Hechas que sean las obras del ferrocarril, embarcadero y accesorios, a ellas deberá sujetarse el proyecto de las necesarias para el mejor servicio del puerto, incluso el proyectado Muelle de Maliaño, y a este bien entendido enlace relacionar y subordinar la nueva población que allí se disponga, enlazándolo y comunicándolo todo del modo mas directo y económico con la población actual o su avenida principal de las Atarazanas.

Se ha dicho que la estabilidad y aún el incremento del valor de la mayor parte de la propiedad que forma la población actual, llamada del Norte, pende de su mejor enlace, mas directa, inmediata y económica comunicación con la que indudablemente se creará sin que se pasen muchos años, sobre esa llanura de bajamar.

Tres son en concepto del que suscribe los puntos por donde deben hacerse estas importantes comunicaciones: 1<sup>a</sup>., la comunicación actual del Muelle de los Naos, para lo cual hay que derribar todos aquellos edificios viejos, tejavanas y demás, dejando amplio, capaz y despejado aquel paso mezquino, pero única avenida que por ahora nos conducirá al embarcadero, ensanchándola siquiera hasta la esplanada del fuerte, y aún esto me parece muy poco, pues un día llegará que habrá necesidad de tomar la misma esplanada, y aún quizás con el tiempo parte del mismo Cuartel; porque la dársena soy de opinión no debe quitársela nada ni mucho menos retirar el agua de donde hoy llega. 2<sup>a</sup>., Abrir una brecha o calle—cortadura

de comunicación a nivel con el centro del lado del Sur de la plazuela que indicamos en la avenida de las Atarazanas, sobre el prado llamado del reganche al extremo de la cordelería. Unos mil pies habrá próximamente de distancia horizontal desde el referido sitio donde pudiera dar principio la calle—cortadura hasta el otro lado del Sur de bajamar, del prado de D. Manuel Gómez, donde podría desembarcar, y punto que para comunicarse la gran calle que debiera haber por encima en el caballete de las Calzadas Altas entre la Ruamayor y el Cementerio habría que construir un puente o viaducto por encima y perpendicular a dicha brecha: en este caso sería conveniente examinar, y quizás fuera mas económico hacer dos trozos de cortadura como de cuatrocientos pies a cada lado, el uno a la entrada y el otro a la salida, y los otros doscientos a lo que se creyere mejor y mas conveniente, hacerlos perforados o de taladro embovedado en lo mas alto hacia el medio, lo cual serviría de puente o viaducto, y evitaría por su altura y taludes un gran trozo de desmante en la parte mas costosa.

Las dos embocaduras de este desmante deberían trazarse de figura campaniforme o embudada hasta la parte de tunel, y formar además a los costados cuatro grandes rampas curvas trazadas con el desarrollo y curvatura necesarias para su mejor servicio y mas suave desnivel, y las cuales ocuparían parte de los productos del desmante, y pondrían en fácil y cómoda comunicación la parte baja de la población, o sea la avenida de las Atarazanas y bajamar del Sur, con la parte superior del caballete del Hospital y Calzadas Altas en la forma siguiente. La rampa del Oeste de la embocadura del prado del reganche, recibiría la avenida de la Alameda nueva y calles de Este a Oeste de la población que se crease en la ladera del Sur de encima de la misma; y la rampa del Este de la misma embocadura, recibiría la avenida indicada de las Atarazanas y las calles de Este a Oeste de la población actual y que se crease sobre aquella ladera detrás de la cordelería. La rampa o rampas del Oeste de la embocadura de bajamar en el prado de dicho D. Manuel Gómez, subirían desde la misma bajamar recorriendo y comunicándose con el proyectado camino de circunvalación, de que ya hemos hablado, y que a partir desde donde le dejamos en los cuatro caminos o Pie de Mulo, seguiría bajando suavemente por la ladera hacia el Sur por detrás del Cementerio y huertas de D. Fernando Antonio de Cos, hasta empalmar y unirse a dichas rampas del Oeste de esta embocadura. La rampa o rampas que se dispongan al Este de este mismo lado, subirán también desde bajamar y recibirán las calles de Este a Oeste y población de la ladera del Sur de la calle Alta y Hospital. En todas estas rampas hay que dejar, según ya dijimos hablando de las del Norte, grandes mesetas de descanso que reciban y se comuniquen con las calles que se tracen y existan de Este a Oeste. Con esto se tendrá una comunicación o nivel entre la gran avenida de las Atarazanas o sea la población actual, y la que se creará al Sur en bajamar, y además cuatro subidas desde estos mismos puntos al caballete o cúspide de las Calzadas Altas y población actual de Ruamayor y calle Alta, pues las subidas que hoy tienen por las



Plano de la ciudad de Santander en 1838, según el Teniente de Navío Don José María Mathé, en el que figura el emplazamiento del Instituto

(Cortesía del Archivo Fotográfico Municipal de Santander)

cuestas de Gibaja, Hospital, de Garmendia y calleja llamada de la Platera casi son intransitables o inaccesibles a los carruajes.

Hemos indicado lo que tiene relación con esta calle, brecha o cortadura a nivel que se propone; pero sin embargo, un detenido estudio y los datos que necesariamente se deberían tomar para la formación del proyecto definitivo y demás detalles de sus obras accesorias, nos indicarían cual será el mejor sitio por donde convaldría practicarla, cual su amplitud, cuales sus dimensiones, obras de contención y demás pormenores inherentes al mejor y mas económico resultado de esta clase de trabajos. Un desmonte por considerable que parezca, con pequeño trozo de bóveda en tunel, los apeos, muros de contención y demás necesario, no lo considero obra tan costosa, atendida su importancia y absoluta necesidad.

Entre la primera comunicación del Muelle de los Naos, y la segunda que acabamos de indicar, me parece que media mucha distancia, por cuya razón creo que sería muy conveniente proyectar otra intermedia que debería ser la tercera, y la cual pudiera ser un tunel o taladro desde el lado del Sur de la plazuela reformada del Peso a salir a nivel al otro lado de bajamar al Oeste de la escalera de la calle Alta, y lo mas perpendicularmente a la dirección de la Montaña. A derecha e izquierda de la entrada del tunel en la plazuela del Peso, debieran disponerse dos rampas o subidas a reunirse en una meseta común situada encima de la embocadura, y des-

de la cual subirá otra calle perpendicular hasta empalmar en la Alta enfrente de la otra subida que deberá disponerse desde bajamar a los dos lados y por encima de la salida del taladro, teniendo presente cuanto hemos dicho respecto de estas subidas en relación con la parte de población a que han de pertenecer.

Unos 600 pies tendría próximamente de distancia horizontal desde la entrada por la plazuela del Peso hasta la salida en bajamar, y tanto los desmontes como la bóveda, apéos, obra de fábrica de entrada y salida, indemnizaciones de propiedades y demás, no me parecen tampoco obras tan costosas, comparadas con las inmensas ventajas que resultarían a la industria, al comercio y a la población actual de tener ésta tan próxima e inmediata comunicación con los elementos de vida y acción que se crearán al otro lado en bajamar.

El punto donde mas conveniente fuera practicar esta comunicación, sus dimensiones, su coste, forma y demás condiciones de servidumbre y construcción que deberá reunir, son objeto del estudio y los datos que al efecto se tomen para la formación del proyecto definitivo.

La formación de la montaña de la calle Alta, <sup>(13)</sup> al parecer arcillosa, dura y compacta, no parece hallarse en las peores condiciones para la ejecución del pequeño tunel y cortadura que proponemos. Esto sin embargo es lo que aparece a simple vista, pues los detenidos reconocimientos hechos al efecto nos asegurarán la clase y calidad del material de desmonte, que creo se hallará en las mejores condiciones para la ejecución de las obras; porque dado caso que se presentase mucha roca, ésta tendría próxima e inmediata aplicación en los muros de revestimiento y contención: si el terreno fuera bastante tenaz estaría en medianas condiciones respecto del desmonte, pero sería muy bueno para las perforaciones, y por razón de su mejor cohesión no necesitaría tan grandes taluces ni tantos gastos de apéos. El agua no es probable que se presente en el desmonte, porque si actualmente la hubiera en el interior de esa montaña, ya se hubiese manifestado en las laderas y puntos mas bajos donde las filtraciones en el día son por desgracia casi nulas o insignificantes.

La gran zona de terreno que han de ocupar el embarcadero, talleres, alrededores y el ferrocarril hasta el frente del prado de D. Manuel Gómez, deberá ser y será muy considerable, y relleno todo aquel sitio hasta cinco o seis pies próximamente sobre el nivel de las plemares equinocciales, o al nivel de los muelles actuales, se comprende fácilmente la inmensa cantidad de material que consumirá, y la cual en lugar de extraerla de la ladera del Cementerio según está demarcado, deberá extraerse de las perforaciones, cortaduras y desmontes indicados, pues aunque en ello resultaría algo mas coste a la Empresa del ferrocarril, en cambio el público se encontraría con dos calles o comunicaciones directas con la bajamar del Sur <sup>(14)</sup>.

Si el expresado relleno de bajamar, y los desmontes y perforaciones indicadas se hiciesen simultáneamente, resultarían grandes economías en la ejecución de ambas obras, y al público en general inmensos beneficios.

No hay una absoluta necesidad de ejecutar a la vez todas las obras indicadas en la plazuela del Peso y reganche, pues si es cierto que al hacer el expresado relleno sería indispensable destinar a él los productos de los desmontes, de taladros y cortaduras, y ejecutar al mismo tiempo las bóvedas, también sería conveniente, pero no indispensable, ejecutar en seguida la conclusión de las obras de embocaduras, avenidas, rampas y demás, todo lo cual pudiera dejarse para mas adelante.

Quedan, pues, indicadas las tres comunicaciones que en mi concepto bastan para el enlace y relación directa entre la actual población y la que se creará al Sur, las cuales considero que gradualmente se irán haciendo indispensables, y a ellas como puntos principales, deberá subordinarse el proyecto de reforma de esta parte de la población y el arreglo de la nueva que se vaya levantando sobre bajamar. Se disminuyen notablemente las distancias y se economiza por consecuencia mucho en los acarreos, se pueden conducir por ellas las aguas potables, el alumbrado de gas y otra porción de cosas y ventajas útiles al servicio y trabajo mercantil e industrial, y que reclama ya la importancia en que Santander se va colocando.

Nada tendrá de particular que con el tiempo en lugar de subir la cuesta de Valbuena y del Pie de Mulo, se establezca un camino que desde el puente de Cajo venga por la costa al lado del ferrocarril a entrar a nivel en la población actual por la cortadura proyectada del reganche, sin tener que subir cuesta ninguna, con la misma o menor distancia, enteramente plano y entrando directamente en la nueva población que se creará hacia aquella parte. De este camino debiera partir un trozo que subiera a empalmar en el Pie de Mulo con el proyectado de circunvalación, dejando además en este punto de reunión y extremo de las dos avenidas de la Mies del Valle un gran espacio para arboleda y pradera pública. (15)

No solo debiera pensarse a la formación del proyecto en abrir esta cortadura y perforación del Peso como las dos mas importantes comunicaciones, sino que debería dáseles la amplitud y dimensiones convenientes para que *con el tiempo* pudiera abrirse un canal interior que siguiendo la avenida reformada de las Atarazanas hasta el prado del reganche, y puesto en comunicación con otro perpendicular a él que atravesando dicha cortadura y dejando dos espaciosos andenes, uno a cada lado, fuera a salir a la otra parte de bajamar, a comunicarse y atravesar la nueva población que allí se proyectase, relacionándolo todo como un solo pueblo. Los canales interiores son muy útiles y económicos para los transportes, de absoluta necesidad en una población mercantil, y deben formar el primero y mas bello ornamento de aquella nueva población.

Esto que hoy miramos con desdén respecto a la población actual, por parecernos quizás algo exagerado, atendido el gran coste que al presente tendría, hubo sin embargo un tiempo y no muy lejano, que habiendo pensado en ello se tendría ya mucho adelantado, pues no habría en el tránsito los hermosos edificios que hoy se oponen a la realización de este canal interior. Atendido lo que en Santander se ha hecho de veinte o treinta años a esta parte, y los elementos con que para ello ha contado: ¿quién duda que dentro de otros tantos o antes podrá acometer empresas superiores a la que nos ocupa? Y qué suponen veinte ni treinta años para la vida de un pueblo rico y floreciente y al que representa un risueño porvenir? Si recordamos lo que era Santander hace treinta años, deduciremos muy lisonjeras consecuencias: entonces el mar bañaba casi todo el local que hoy ocupa la nueva población con sus ricos y elegantes edificios: el pueblo se extendía solamente desde la Aduana hasta los antiguos arcos del Rey y la Reina, sin muelles, sin teatro, Instituto ni Casas de Beneficencia, con un pontón de madera donde está hoy el de piedra, las calles sin empedrar, y en fin, Santander era muy poco comparado con lo que es actualmente y lo que será a no dudarlo puesto que sea en explotación el ferrocarril, mejoradas las demás vías de comunicación de la Provincia, establecido el Lazareto en la Isla de Pedrosa y puesto en inmediato contacto por medio de vapores con los principales puertos de Francia e Inglaterra, con otras muchas mejoras que necesariamente seguirán y que darán mayor incremento, vida y animación a la población. (16)

No quiero decir con esto que se dé principio a la obra que se propone, porque no sería oportuno ni conveniente por ahora; pero tampoco creo que se le deben oponer mas obstáculos, ni mucho menos cerrar las puertas a su ejecución, como sucedería si se rellenase el trozo de dársena que arrima a la pescadería, sin mas objeto según dicen, que hacer local para construir un edificio público. Si se reconocen las ventajas que resultarían al comercio y a la población de la ejecución de este proyecto, en este caso no se debe obstruir mas el trayecto que deberá llevar, teniéndole presente a la reforma y ensanche de la avenida de las Atarazanas y Alameda vieja hasta el prado referido del reganche, y dejar al tiempo que prepare los ánimos, que despeje el tránsito, lo cual de todos modos considero indispensable, y que creciéndo la población como es de esperar, podrá entonces abordar esta y otras mejoras con mas facilidad: y cuenta que esta no es una idea nueva, pues que hace cuatro años que en Santander se decía: "Nada previsores sin duda alguna, fueron nuestros abuelos, que lejos de aprovechar y mejorar las ventajas con que la naturaleza favoreció a Santander para su comercio, las hicieron desaparecer con poco acierto, creyendo acaso que nunca saldríamos de la pobre categoría de un pueblo pescador.

¡Cuántos convecinos nuestros recuerdan aún que el mar se internaba en la población, ocupando al Oeste lo que hoy es plaza del pescado, de la verdura, calle

de Atarazanas y plazuela del Peso, y al Norte, las ahora plazas Nueva y de Botín!.

Con tales elementos hubiera sido muy fácil un sistema de canales interiores, e inmensas las ventajas que estos proporcionarían, ahorrando así las cuantiosas sumas a que hoy ascienden los acarreos en la ciudad de los efectos que forman nuestro comercio. Santander hubiera llegado a ser otro Rotterdam, una de las mas bellas ciudades del mundo, belleza que forma la regularidad de sus anchos y hermosos canales, sombreados por gigantescas y frondosas hayas.

Y no se nos diga que esta hubiera sido una obra superior a las fuerzas de un pueblo naciente, porque ni había precisión de hacerlas todas a la vez, sino a proporción que las necesidades del comercio lo exigiesen, ni las obras costaban lo que hoy en nuestro país, ni había tanto que trabajar donde la naturaleza lo había hecho casi todo.

Otra ventaja inmensa que hubieran reportado estos canales, sería la de proporcionar a nuestros buques un lugar abrigado, que supliera la falta de dársena, de que tanta necesidad tenemos.

“Alguna de estas observaciones que hemos apuntado aunque ligeramente, acaso tengan todavía aplicación, si lisongeros proyectos se realizan, para que Santander sea como debe ser, la plaza mas importante de España bajo el punto de vista mercantil e industrial...”

El que esto decía se refería sin duda alguna a la ejecución del ferrocarril, y en aquellos entonces *lisonjeros proyectos* se fundaba para considerar como muy conveniente lo que sus abuelos habían olvidado.

Si esto se considerase atendible en la formación del proyecto, en este caso no puede ni debe pensarse en rellenar el trozo de dársena que arrima a la Pescadería, porque entonces aquel sería el punto de donde se cebaría y partiría dicho canal, y porque sería desvíar el agua del interior de la población, siendo como es el vehículo más económico que la naturaleza ha podido prodigarla, y de cuya ventaja es indispensable sacar el mayor partido posible.

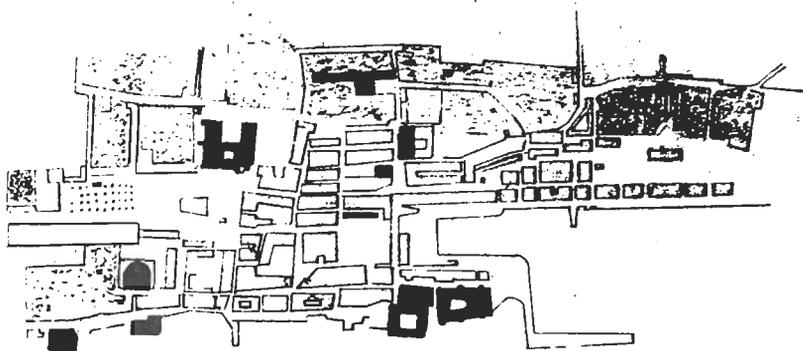
Los canales, atravesando y enlazando la ciudad actual con la nueva, y surcados por botes, lanchas y pinazas o por pinazas —vapores que hiciesen los transportes y llevasen con suma economía y brevedad la vida y animación mercantil a los diferentes puntos de la población, ofreciendo de este modo el magestuoso aspecto de un pueblo naciente pero civilizado, que comprende los adelantos de la época que atravesamos, que recuerda las inmensas ventajas de las aplicaciones de la expansión del vapor como fuerza motriz de la velocidad casi del pensamiento, con que se comunican las noticias y los pueblos por medio de los telégrafos eléctricos, del hermoso aspecto que presenta de noche la iluminación por medio de las inten-

sas y brillantes flamas producidas por la combustión del gas hidrógeno bicarbonado, y en una palabra, que, poniendo en tortura la ciencia, y principalmente sus aplicaciones a la industria y a las artes, saca de ellas el partido que debe, y sabe proporcionar a sus habitantes los gozes y bienestar que por su posición local les corresponde.

El agua como vehículo en un canal, creo que sea mas ventajoso, y podrá ser que en ciertos casos y localidades dadas sea mas costoso que el de un igual trozo de ferrocarril, pero la conservación, explotación y administración de aquel me parece mas económica que las de una vía férrea, y aún también las obras de aquel mas duraderas.

Verdad es, que un canal solo se puede o debe ejecutar donde la naturaleza proporciona el líquido, y que éste y el terreno que ha de atravesar se hallen con condiciones y circunstancias particulares para abrirle y cebarle, y en esto se parece a los motores hidráulicos que generalmente hay que aprovecharlos donde se presentan, cuyas localidades no van siempre a propósito para el establecimiento de ciertas industrias o artefactos; pero en Santander, donde se propone, y principalmente en la nueva población que se ha de formar en bajamar, el no establecer y contar en el arreglo y formación de aquel proyecto, con ningún canal interior, sería desgraciar aquel suelo y despreciar el mejor tesoro con que la naturaleza pudo dotar aquella hermosa y extensa planicie.

El rectángulo que forma el trozo de dársena que arrima a la pescadería, mide próximamente 160 por 300 pies, y deducidos 40 del ancho que necesariamente abría que dejar para ampliaciones o ensanches de las dos calles de Sur y Norte, los 30 hacia la Ribera, y los otros 10 hacia el Muelle de los Naos, y otros 100 lo me-



*Croquis de la población de Santander y de los restos de su antigua muralla, realizado en 1848 por el cuerpo de Ingenieros del Ejército. (Cortesía Archivo Fotográfico Municipal).*

nos a lo largo entre el nuevo edificio y el nuevo trozo de Muelle para pasar por delante de su fachada como calle-avenida principal del embarcadero del ferrocarril, quedando por consecuencia un local disponible de 120 por 200 pies, que es una superficie doble próximamente de la que ocupa la Aduana actual, y esto suponiendo que el nuevo edificio llegase por el Oeste hasta el borde del Muelle de la pescadería, y cuyo edificio con almacén o planta baja y dos cuerpos altos, que no debe de tener mas como localidad pública, no dejaría de ser buena cabida; pero sin embargo, no me parece mucha atendido el incremento que se espera en la población y comercio, y además, que por solo aprovechar aquel local para levantar sobre él un edificio, se ahogaría demasiado aquel sitio, se desviaría el agua de donde actualmente llega, lo cual conceptúo un error, se perjudicarían las propiedades situadas en lo mejor de las Atarazanas, por quitarles la vista y ventilación del puerto y bahía, y hasta se perjudicaba la población cerrándole la única desembocadura libre de la sola avenida que tiene y tendrá por mucho tiempo la Ciudad actual.

Aún siendo como es bastante estrecha la calle de las Atarazanas, presenta, mirando al mar, uno de los mejores puntos de vista: los edificios, mercados y demás en primer término; el Puente, los mastiles de los buques, y las manzanas del Muelle en seguida, y en último término la embocadura del Puerto con su horizonte de Saliente, generalmente claro y despejado, nos ofrece una mirada libre y desembarazada, lo cual no sucedería construido el nuevo edificio que se pondría delante a manera de pantalla, obstruyendo por decirlo así, el paso, y cerrando, asombrando y oscureciendo aquel sitio, hoy tan risueño y despejado.

Me he detenido ex profeso en lo que hace relación con esta parte de la dársena, porque ha tomado últimamente bastante importancia este pensamiento, como punto, según dicen, muy a propósito para asiento de un edificio público, una Aduana por ejemplo, y para esto no deja de serlo por su proximidad al agua y por su situación central: esto es lo que se presenta como mas inmediato, y por consecuencia como más halagüeño, a pesar del trozo de 160 pies de Muelle nuevo que habría que hacer, y los grandes gastos de cimentación; pero en mi concepto, no creo se mira lo suficiente para en adelante y se causan perjuicios a la población actual y venidera.

Los edificios públicos, y particularmente los que tienen mas inmediata relación con el comercio y movimiento en gran escala, deben estar efectivamente cerca de la bahía y ferrocarril, y en tal concepto, para una Aduana se presenta aquel sitio en bastante buena posición, pero quizás en el gran sitio relleno que necesariamente debe hacerse detrás de la Catedral hasta el cantil del canal, podrá quedar al Este del embarcadero oficinas y talleres, algún sitio donde poder colocar un edificio de esta clase que reuna las condiciones necesarias con frente a alguna gran plaza y en armonía con aquella nueva población; con lo cual se conseguiría fomentar aquella parte, y entonces quizás la Aduana al cabo de cierto tiempo, que no será

mucho, ocuparía una posición no muy excéntrica, y por ahora no muy distante de esta población.

Los otros edificios públicos que no tienen relación inmediata con el comercio, es conveniente que se hallen bien situados; pero no es indispensable que estén inmediatos al agua y vía férrea.

Se conoce también la necesidad que hay de arreglar el trozo de terreno plano que media en la costa entre la punta del Muelle largo y el fuerte llamado de San Martín, pero éste necesita relacionarse según ya se ha dicho con el proyecto de prolongación del Muelle, diques, gradas y careneros y demás que allí pueda y convenga disponer como obras necesarias al mejor servicio del puerto. Se comprende asimismo fácilmente, que la casa de Ayuntamiento, cárcel, algunas de las iglesias y otros edificios públicos, no tienen ni la forma, ni el despejo, aislamiento, ni dimensiones convenientes a las necesidades actuales, ni mucho menos para cubrir y satisfacer a las venideras; pero tanto esto como el arreglo de calles, casas, rasantes, alcantarillas, sitios públicos, distribución de aguas, alumbrado de gas, colocación de gasómetros, y otras muchas y complicadas atenciones que debe llenar debidamente el arreglo y ampliación de una población corresponden a los detalles y por consecuencia al proyecto definitivo; pues ya se ha dicho que mi objeto era solo indicar a V. E. los principios que en mi concepto deben servir de base para su formación, para que no se pierda el tiempo en el trazado de proyectos inconexos y arreglados a diferentes miras, para dar cumplimiento a la expresada Real orden, y sobre todo para que Santander tenga una base, un principio fijo e invariable a que arreglarse en lo que tenga relación con la edificación y su policía y ornato, y cuenta que lo que se propone es la gran obra de reforma y ampliación que a Santander conviene, y nuestra obligación es solo ponerla los cimientos y hacer lo que se pueda, dejando al tiempo y a las generaciones venideras que concluyan lo comenzado.

Tengo dado mi dictámen sobre el proyecto de reforma y ampliación de la ciudad, desearía que V. E. le pidiese también a otros facultativos o personas peritas en la materia, y que una vez discutido, se adoptasen como bases las que V. E. conceptúe como convenientes, única idea que ha llevado el que suscribe al emitir su humilde opinión.

Santander 8 de Diciembre de 1853.

Manuel Gutiérrez. (17)

## N O T A S

- (1) Ignacio María de Michelena, arquitecto municipal de 1845 a 1854, tal como nos ilustra José Simón Cabarga, fue durante su mandato cuando se construyó el Camino Viejo de Miranda al Sardinero y el Humilladero de los Santos Mártires, en Miranda, cuyo proyecto hizo su compañero Juan Ancell. Quizás su labor más importante fue la reforma del plano de Chávarri y la realización de la nueva demarcación de la ciudad. Informó al Ayuntamiento sobre el alumbrado público y sobre la Fuente en la Plazuela de la Aduana. Véase este último informe en **El Huérfano** (Santander, 19 y 26 de diciembre de 1852), pp. 1 y 2 y (2 de enero de 1853), pp. 1 y 2.

Para la semblanza consúltese el censo de arquitectos municipales, en José Simón Cabarga: **Santander. (Biografía de una ciudad)** (Santander, Estudio, 1979), pp. 431-440.

- (2) Cota (Del lat. quota).
- (3) Se refiere a la calle Alta, donde estaba el cementerio de San Fernando.
- (4) Sobre el problema del abastecimiento de las aguas, de vital importancia entonces, informaron los arquitectos Juan Ancell, Fernando Ortiz Vierna e Ignacio María de Michelena, cuyas memorias sobre la Fuente de la Plazuela de la Aduana se publicaron en el citado semanario **El Huérfano**, los días 14 y 21 de noviembre de 1852; 28 de noviembre, 5, 12, 19 y 26 de diciembre del mismo año y 2 de enero de 1853.
- (5) En las Ordenanzas Municipales vigentes en esos momentos se aludía a la necesidad de ensanchar y alinear las calles debidamente. (Cfr. "Ordenanzas Municipales": **El Huérfano** del 3, 17 y 31 de octubre de 1852, 21 de noviembre y 26 de diciembre del mismo año, ordenanzas en las que se habla del orden y buen gobierno, fiestas y festividades, espectáculos públicos, establecimientos de reunión, serenos, etc.
- (6) Este ingeniero inglés, Alfredo Jee, pereció en el accidente de ferrocarril del tren Alar-Santander, ocurrido en el verano de 1858, en el que estuvo a punto de morir también el escritor Pedro Antonio de Alarcón.
- (7) Arquitecto municipal de 1820 a 1831 que realizó la construcción de la segunda fase del Muelle y reformó algunas calles. Se refiere aquí al "Plano de los muelles y nuevo poblado de la ciudad de Santander", realizado en 1821. Lo delineó José de Peterrade y lo grabó P. M. Gangotti.

- (8) La Plazuela de la Luna o de la Media Luna recibía este nombre a causa de la forma curva de la calle de Sayus. La Plaza de Isabel II es la que luego se llamó de la Libertad, Regules o Botín y actualmente de José Antonio.
- (9) El Camino de Pie de Mulo correspondía al actual Cuatro Caminos en su comunicación con el paseo del Alta.
- (10) Se trata de la Calleja de Arna, llamada de "Francisco Palazuelos" desde enero de 1913.
- (11) Cfr. "Culto divino". **El Huérfano**, 16 y 23 de enero de 1853. Santa Lucía fue ayuda de Parroquia. La advocación provenía de la ermita de Santa Lucía existente en ese lugar.
- (12) Para "Las Atarazanas" véase **Del Santander antiguo**, de J. Fresnedo de la Calzada (Santander, Librería Moderna, 1923), pp. 29-31 y 45.
- (14) Sobre el estudio y problema de los depósitos de la bahía, trata: E. P. de Wissocq: "Memoria sobre las causas del encumbramiento de la bahía de Santander". en **Bol. Oficial del Ministerio de Fomento**, Parte no oficial, del 28 de julio, 11 y 18 de agosto de 1853, pp. 166-190, 267-274 y 321-326.
- (15) El nombre de Mies del Valle o Camino de Becedo se sustituyó, después, por el de San Fernando, nombre que, según José Simón Cabarga, aparece ya en el plano de Chávarri.
- (16) Los arcos o puertas del Rey y de la Reina se llamaban así por llevar en la parte superior los bustos, respectivamente, de Fernando VI y de su esposa doña Bárbara. Fueron construídos en 1753 y en 1853 ya no existían.  
El Instituto que se cita es el de la calle Santa Clara, creado por Real Orden de 20 de junio de 1839. El teatro Principal fue inaugurado el 6 de mayo de 1838.
- (17) El autor del presente informe, Manuel Gutiérrez Vélez, fue arquitecto fontanero del Municipio, de 1855 a 1860, de donde pasó a partir de entonces a prestar sus servicios en la Diputación Provincial. A él se debe la prolongación de Hernán Cortés y presentó el proyecto del camino al Sardinero por la costa y el cierre de la dársena chica. Fue además catedrático interino de Dibujo Lineal aplicado a las Artes de 1848 a 1862.

(Notas y planos de la ciudad, de Benito Madariaga).