

## **Tranvías en Santander. Los inicios del transporte urbano, 1846-1923**

Carmen Gil de Arriba  
Universidad de Cantabria

### **Resumen**

En este artículo se estudia el desarrollo inicial del transporte urbano en la ciudad de Santander dentro de su contexto histórico, socioeconómico y territorial. Además, se presta especial atención a las estrategias relacionadas con el proceso urbanizador y de integración de nuevos espacios. El período elegido abarca desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la década de 1920. A medida que el pequeño núcleo de población va creciendo en cifras de habitantes y en actividad y expandiéndose espacialmente, comienzan a manifestarse las necesidades de comunicación dentro del municipio y con su entorno próximo. Estas demandas de transporte obtuvieron respuestas heterogéneas por parte de promotores particulares y de empresas privadas, condicionadas por otro tipo de intereses, como los inmobiliarios. En el caso de Santander, el desarrollo de las infraestructuras y de los medios de transporte urbano se produjo, esencialmente, en relación con el desenvolvimiento de las primeras actividades residenciales y de ocio en el enclave balneario del Sardinero, lo que permitió su temprana conexión con el centro de la ciudad y su incorporación al tejido urbano. Estas dinámicas relacionadas con el transporte y la accesibilidad a distintas áreas han tenido su reflejo en la configuración actual del espacio urbano.

**Palabras clave:** Transporte urbano, tranvías, urbanización, Santander.

**Códigos JEL:** L9, N7, O18, R4.

### **Abstract**

This paper is a study of the historical, socio-economic and territorial framework in which urban transport in the city of Santander begins. At the same time, business strategies related to the urbanization process and the integration of new spaces are analyzed. The chosen period ranges from the second half of the XIX century to the nineteen twenties. As the inhabitants and economic activity of the population center increased, the necessity for communications within the municipality and its surroundings was highlighted. This in turn is reflected in spatial expansion. In this context, the demand for urban transport received a wide cross section of responses on the part of private developers and companies. More often than not, these answers were conditioned by property development interests. In the case of Santander, the progress of infrastructures and means of urban transport occurred essentially in connection with the expansion of the first residential and touristic activities in the holiday resort, the Sardinero. This allowed for an early incorporation into the fabric of the city and connection with the city center. Furthermore, the dynamics related to transport and access to different municipal areas were reflected on the subsequent shaping of urban areas.

**Key words:** Urban transport, tramways, urbanization, Santander.

**JEL Codes:** L9, N7, O18, R4.

## **LTranvías en Santander. Los inicios del transporte urbano, 1846-1923<sup>1</sup>**

[Fecha de recepción del original: 14-04-2016; versión definitiva 11-07-2016]

**Carmen Gil de Arriba\***  
Universidad de Cantabria

### **1. Introducción**

El objetivo de este trabajo es analizar el desarrollo y la evolución de los primeros medios de transporte urbano en el municipio de Santander durante la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Dicho fenómeno se sitúa en relación con los procesos de desarrollo socioeconómico y de crecimiento del tejido urbano (McKay, 1976); este último conducente a la integración en la ciudad de nuevas áreas, de entre las que destacan sobre manera las destinadas a los primeros usos turísticos y recreativos, vinculados con lo que podemos considerar el veraneo histórico. Así, desde mediados del XIX, se pone de manifiesto un interés creciente por conectar el centro de la ciudad y la zona del primer ensanche burgués hacia el este, próxima al muelle de Calderón, con el incipiente entorno balneario y de ocio situado junto a las playas del Sardinero, al noreste del municipio.

Igualmente, otro espacio de expansión urbana fue el situado en el extremo opuesto al Sardinero, en la zona de entrada a la ciudad por el oeste, en el sector de Cuatro Caminos y de la Alameda segunda, luego llamada de Oviedo. Este entorno lineal arbolado aparece recogido en el plano de la ciudad levantado en 1865, a petición del Ayuntamiento, por el ingeniero militar Joaquín Pérez de Rozas<sup>2</sup> y pronto se convertiría en lugar de paseo,

---

\* Contacto: gilc@unican.es Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria, Avda. de Los Castros s/n 39005 Santander. Tfno. 942 201729.

<sup>1</sup> Este artículo se realiza en el marco del proyecto de investigación coordinado HAR2014-52023-C2-1-P Historia del turismo en España durante el siglo XX: desarrollo y trayectorias regionales, IP: Carlos Larrinaga (UGR) y HAR2014-5223-C2-2-P Historia del turismo en Galicia. Orígenes y desarrollo en el siglo XX, IP: Rafael Vallejo (UVI), Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia (Ministerio de Economía y Competitividad).

<sup>2</sup> Plano de la ciudad de Santander de Pérez de Rozas, Joaquín (lev.) y Mazo, Germán (grab.). 1865, escala 1:5.000, fondos de la Biblioteca Municipal de Santander, copia digital realizada por la Cartoteca del Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria.

especialmente en los meses de verano, siendo además el lugar elegido para el emplazamiento de las ferias de Santiago, celebradas a finales del mes de julio a partir de la década de 1870.

La necesidad de enlazar las zonas más céntricas de la ciudad con estos nuevos espacios del extrarradio es la que motiva la aparición de distintas iniciativas particulares que se van a ir sucediendo y que, a partir de las tres últimas décadas del siglo XIX, determinan la creación de diferentes líneas de tranvía<sup>3</sup>, inicialmente movidas por fuerza de sangre, más tarde y en algunos casos, mediante locomotoras de vapor, y por último a través de energía eléctrica.

Para entender este dilatado proceso empezaremos por examinar las cualidades físicas de Santander y el contexto histórico en el que tuvo lugar la puesta en marcha de los primeros proyectos.

## **2. El contexto espacial y socioeconómico de la ciudad a mediados del siglo XIX**

La ciudad de Santander y su municipio se asientan al borde del litoral cantábrico sobre un espacio en forma de península, de unos 34 kilómetros cuadrados de extensión y un relieve accidentado, de elevaciones, pendientes y vaguadas, lo que origina una configuración del espacio urbano con diferentes alturas, cuestas y desniveles. La orilla sur de este territorio circunda una bahía a cuyo arco se asoman también los municipios de Camargo, El Astillero, Medio Cudeyo y Ribamontán al Mar. Por su parte, Santander rodea dicha bahía a lo largo de unos seis kilómetros de costa, hasta el istmo de La Magdalena, desde donde parte un espacio costero con orientación noreste, conformando el abra del Sardinero.

En 1842 el municipio había alcanzado los 16.622 habitantes de derecho, cifra que ascendería a 28.907 habitantes de hecho en 1857, congregando para esta última fecha el 14% de la población de toda la provincia.

Gracias a su puerto la ciudad se hallaba en plena expansión económica. De esta forma, la vieja villa de origen medieval, antaño replegada sobre su bahía, con dos pueblas ajustadas a una peculiar topografía, se transforma en ciudad mercantil y sitio de llegada del tráfico colonial (Martínez Vara, 1983). Desde el punto de vista urbanístico, dichas circunstancias tienen reflejo en los procesos de relleno de la rada y del ensanche urbano (Pozueta, 2006). El Muelle, con terrenos ganados a la bahía, se convierte en centro económico y social donde se agrupan viviendas burguesas y negocios mercantiles (Maruri, 1990, pp. 29-43), mientras que en el antiguo y compacto centro histórico de callejas estrechas van, poco a poco, quedando relegadas las clases populares y proletarias.

Al mismo tiempo que crece demográficamente, la ciudad experimenta una expansión por sus márgenes: los caminos de ascenso al paseo del Alta, como la primitiva calle del Monte, la calle Cervantes y el Prado de Viñas, las cuestas de la Atalaya y del Río de la

---

<sup>3</sup> La Ley de 23 de noviembre de 1877, en su art. 69, definiría el concepto legal del tranvía como ferrocarriles establecidos sobre las vías públicas (García de Enterría, 1953).

Pila, las calles de San Simón y del Sol, la cuesta de Santa Lucía desde la calle del Martillo al barrio de Molnedo, la calleja de Arna (actual calle de Francisco Palazuelos), el primer camino al Alto de Miranda...

En el cambio de siglo del XIX al XX se produce asimismo el desarrollo industrial, con la implantación en el municipio de una serie de fábricas de las que visualmente destacan las altas chimeneas de ladrillo en la Alameda segunda, en Pronillo<sup>4</sup>, Molnedo, San Martín, Miranda, barrio de Maliaño, Cajo, Campogiro y Peñacastillo (Barreda, 1957).

Por su parte, el ferrocarril de Isabel II, enlace ferroviario de Santander con la Meseta, ve inaugurado su primer tramo entre Alar del Rey y Reinosa en 1857. Tres años más tarde se abre el tramo ente Santander y Bárcena de Pie de Concha, mientras que el más dificultoso por sus pendientes y su complejidad técnica, entre Bárcena y Reinosa, uniendo los dos tramos anteriores, se finaliza en 1866, lo que a partir de entonces permite una conexión directa entre Santander y Alar (López-Calderón, 2015). Desde la década de 1870, cuando la línea pasa a depender de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, este enlace por ferrocarril favoreció, sin duda, la llegada de bañistas castellanos y madrileños a las playas del Sardinero (Barquín, 2013).

En este contexto de modernización, de crecimiento de la población y de las actividades económicas y de incorporación a la trama de ciudad de nuevos espacios, gradualmente se va haciendo sentir la conveniencia de unos primeros servicios de transporte urbano, que permitan las conexiones dentro del municipio y hacia las zonas de su periferia inmediata. Se trata de un proceso similar al que durante estas décadas finales del siglo XIX tiene lugar en otras ciudades españolas, europeas y americanas, lo que ha sido estudiado por autores como Larrinaga (2008), Capel (2011) y Alberich (2013).

Como trataremos de demostrar, en el caso de Santander este proceso tiene la peculiaridad de estar vinculado, en gran medida, al acondicionamiento y la accesibilidad de los primeros espacios de ocio.

### **3. Los comienzos: el camino viejo de Miranda y el modesto tránsito de carruajes hacia las playas**

En El Heraldo de 16 de julio de 1847 se lee uno de los primeros anuncios aparecidos en la prensa madrileña sobre los que, décadas más tarde, llegarían a ser los afamados “baños de oleage [sic] en Santander”. Estos habían sido habilitados aquel mismo año en la playa del Sardinero<sup>5</sup>, considerado por aquel entonces como un paraje costero selvático y pintoresco, alejado del núcleo urbano. Para el uso de los baños por parte de los residentes en la ciudad y de los forasteros que llegaban a Santander en diligencias, había sido necesario acondicionar un camino de acceso específico y un servicio de carruajes tirados por mulas y caballos que salían desde el centro urbano.

La distancia que había que recorrer desde el centro de Santander en el entorno de la Catedral y de las iglesias de San Francisco y de La Compañía hasta la Primera playa del

<sup>4</sup> Donde en 1884 se instala la traída de aguas, para el abastecimiento de la ciudad.

<sup>5</sup> Si bien hay algunas referencias a su puesta en funcionamiento en los años 1845 y 1846, cf. *La Revista de Santander*, 6/1930, p. 21.

Sardinero, donde se situaban los nuevos baños de ola, era de casi 3 kilómetros pasando por la zona interior de Miranda. El inicio de la construcción de este primer camino para el tránsito de carruajes aparece indicado no sólo en la prensa local, sino también en otros periódicos madrileños como *El Clamor público* y *La Esperanza*, en ambos la noticia se publica el 14/8/1846. La empresa encargada del transporte, cuya actividad experimentó un rápido incremento en los años siguientes, tuvo como primer director a Juan de la Pedraja, destacado industrial y comerciante de Santander, quien además ocupó el puesto de alcalde del municipio entre 1843 y 1846.

Esta primera infraestructura de enlace entre la ciudad y sus playas, que más tarde pasaría a llamarse camino viejo de Miranda, ascendía desde el barrio de Molnedo (hoy calle de Casimiro Sainz junto a Puertochico) y giraba hacia el este, dejando al noroeste el gasómetro construido en 1853 para la iluminación de las calles principales de la ciudad, en sustitución de los faroles de aceite<sup>6</sup>. El trayecto al Alto de Miranda, hasta la ermita de los Mártires, se hacía a través de un trazado tortuoso, ascendiendo a lo largo de una considerable pendiente, coincidente en parte con el actual paseo de Canalejas. El servicio de carruajes que lo recorría salía de la plaza Nueva, en la zona del primer ensanche, también llamado del Este o del Muelle (González Echegaray, 1989). En el verano de 1849<sup>7</sup> este modesto servicio de transporte contaba ya con tres carruajes-ómnibus de diez asientos cada uno. El mismo itinerario sinuoso se mantuvo durante toda la década siguiente. Sin embargo, cada vez resultaba más notoria su incomodidad, lo que se vino reflejando en varios artículos de la prensa local<sup>8</sup>, junto a la conveniencia de trazar una vía de tránsito más moderna y mejor urbanizada hacia el Sardinero, a medida que éste se iba consolidando como enclave balneario estival.

Por su parte, en el intento de mejorar los medios de enlace se impulsaron algunas iniciativas privadas locales que, sin embargo, tras el anuncio de los proyectos iniciales, no acabaron de concretarse; la mayor parte por carecer de fondos suficientes para llevar a cabo las obras en un entorno todavía escasamente urbanizado. Entre estas iniciativas cabe mencionar la de la sociedad denominada Unión Mercantil, que a finales de la década de 1860 presentó un proyecto para establecer una línea de tranvías tirados por mulas con salida desde la calle de Calderón<sup>9</sup>.

Como veremos en el siguiente apartado, el avance definitivo de estos proyectos de transporte público se produce a partir de la mejora de las vías de comunicación acometida por el Ayuntamiento, ya en la década de 1870.

---

<sup>6</sup> El gasómetro se encuentra indicado en el mencionado Plano de Joaquín Pérez de Rozas, de 1865.

<sup>7</sup> Como detalla *El Heraldo* de 20/6/1849, p. 4.

<sup>8</sup> Y en la madrileña, como *El Clamor público*, 6/9/1860.

<sup>9</sup> La Unión Mercantil se había constituido como sociedad de crédito en 1862 con un capital de 60 millones de reales, representados por series de acciones. Los accionistas eran varios propietarios y comerciantes de Santander, entre los que se hallaban Ángel del Rivero, Victoriano Pérez de la Riva, Juan Pombo, José Ramón López Dóriga, Manuel Huidobro, José Joaquín Arrizabalaga, Pedro Cagiga, Juan Abarca y Santos Gandarillas (*Gaceta de los caminos de hierro*, 5/10/1862). A este último accionista nos referiremos más adelante ya que, lo mismo que dos de los hijos de Juan Pombo, César y Arturo, fueron respectivamente los principales impulsores de las dos líneas de tranvías a vapor que en las décadas siguientes enlazarían la ciudad con el Sardinero.

#### 4. Nuevas vías de tráfico y proyectos de mejora de los accesos de Santander al Sardinero: el tranvía de la costa y el tranvía del túnel

En lo que respecta a las infraestructuras de transporte, dada la evolución experimentada por la ciudad y la insistente necesidad de mejorar los accesos al Sardinero, a comienzos de 1859, como ampliación del proyecto de mejora del puerto planteado por el ingeniero Máximo Rojo en 1853<sup>10</sup>, se presenta en el Ayuntamiento un amplio proyecto para la construcción de un nuevo camino hacia las playas, situadas como ya hemos dicho, al noreste del municipio (Simón Cabarga, 1980b, p. 383). Este nuevo trazado habría de ir bordeando la bahía y atravesar los barrios costeros de San Martín y de La Magdalena, pero aún tardaría más de una década en iniciarse<sup>11</sup>.

**Figura 1. Tranvía tirado por caballerías en la plaza de Velarde y calle de la Ribera, 1887.**



Fuente: Colección Víctor del Campo Cruz, Centro de Documentación de la Imagen de Santander (CDIS), Ayuntamiento de Santander.

Prácticamente a la par que el proyecto del camino de la costa, se plantea el acondicionamiento de otro trayecto interno, distinto al camino viejo a Miranda. En 1864, conforme a este propósito modernizador de los accesos al Sardinero, se inaugura el paseo de la Concepción, denominado más tarde de Menéndez Pelayo<sup>12</sup>. Este nuevo recorrido

<sup>10</sup> *Revista de obras públicas*, 1875, 23, tomo I (10), pp. 113-119. Una de las propuestas de dicho proyecto era la prolongación del muelle de Calderón hasta Molnedo, destinando los terrenos ganados al mar a nuevas edificaciones para el ensanche de la ciudad. Ello daría lugar al actual paseo de Pereda. Europeo de Desarrollo Regional –FEDER–.

<sup>11</sup> Todavía en las décadas de 1880 y 1890, al establecimiento de baños de la playa de La Magdalena se accedía en un barco de vapor a cargo de la empresa La Corconera (Gil de Arriba, 1992, p. 78).

<sup>12</sup> Según Simón Cabarga (1980a, p. 213), el diseño inicial de este camino que luego sería paseo de la Concepción, lo mismo que el del camino y más tarde paseo del Alta, se debió al mariscal Francisco Pignatelli, para usos militares, a partir del año 1794. En la segunda mitad del siglo XIX, ambos paseos, el del Alta y el de

interior, situado al norte del camino viejo y casi en paralelo con el mismo, partía de la calle de Santa Lucía para dirigirse hacia Miranda bordeando la parte septentrional del barrio de Tetuán.

En este mismo año de 1864, en el que se planea levantar un palacio de verano para Isabel II en los terrenos de La Alfonsina (La *Época*, 5/8/1864), se hace también pública la realización de estudios para conectar la ciudad con el Sardinero mediante un ferrocarril urbano o tranvía de vapor. En el contexto español (Capel, 2011), se trata indudablemente de un propósito pionero en el que, según El Clamor público (16/9/1864), se hallaba ocupado un ingeniero francés. El proyectado tranvía debía partir del muelle de Calderón y concluir en las playas. Como más tarde veremos, dichos planes tardarían todavía algún tiempo en desarrollarse, entre otras razones por los obstáculos materiales y económicos encontrados por la corporación municipal para abrir un camino hacia el Sardinero por la escarpada línea de costa; pero ya por sí solos son prueba de la efervescencia y del dinamismo urbanizador de aquellos años<sup>13</sup>.

Siguiendo con estos designios de trazar un camino que, tras recorrer la orilla litoral a partir de Molnedo, llegara hasta la playas, y de establecer a través del mismo un medio de transporte de pasajeros hacia el Sardinero, los fracasados planes de la Unión Mercantil, a los que hacíamos referencia en el apartado anterior, fueron retomados en 1872 por otra sociedad, esta vez asentada en Madrid, de la que formaban parte como principales accionistas Juan Manuel Morales García y Pedro Ruiz Castellanos. Tras los trámites oportunos y con el visto bueno de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos<sup>14</sup> y del Negociado de Puertos, la concesión a perpetuidad de los terrenos públicos por los que había de pasar el tranvía se obtuvo por Real Decreto de 10 de enero de 1873 (*Gaceta de Madrid*, 18/1/1873). En junio de aquel año, el director general de Obras Públicas aprueba la transferencia de la concesión de los anteriores beneficiarios a favor de Santos Gandarillas Udaeta, quien se convertiría en el auténtico artífice de la obra (*Gaceta de los caminos de hierro*, 22/6/1873)<sup>15</sup>. Se crea entonces la sociedad colectiva La Santanderina para construir y explotar dicho tranvía, siendo Santos Gandarillas su director gerente, y contando como socios con Antonio Huidobro, Manuel Rodríguez Paret y Alberto de Vidal. Ello es muestra del creciente interés inversor en una actividad, el transporte colectivo de personas entre Santander y el Sardinero, que a pesar de la competencia constante entre unas empresas y otras, y de la evidente necesidad de acometer costosas

---

la Concepción, se convertirían en arbolados paseos urbanos y lugares de residencia de las principales familias burguesas de la ciudad. Los dos paseos aparecen en el Plano de Rozas, de 1865.

<sup>13</sup> Como a su vez recoge *El Contemporáneo* (14/8/1864), *La Gaceta de Comercio de Santander* venía instando al Ayuntamiento a abrir dicho camino por la costa hasta el Sardinero “pues ha de ser de aquí en adelante una necesidad y siempre se le considerará como el más hermoso paseo de aquella población”.

<sup>14</sup> Las disposiciones aplicadas en la concesión de esta línea de tranvía fueron las del Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868 y las de la Ley de 5 de junio de 1859, modificada por la de 15 de junio de 1864.

<sup>15</sup> En marzo de 1856 el dinámico inversor Santos Gandarillas había solicitado la concesión del ferrocarril de Orbó (Barruelo) a Quintanilla de las Torres, de algo más de 12 kilómetros en la zona minera de carbón del norte de la provincia de Palencia, con un proyecto firmado por el ingeniero Juan Mata García, para enlazar con el ferrocarril de Santander a Alar, entonces en construcción. Dicha concesión le fue otorgada a Gandarillas en marzo de 1857 (*La Corona*, Barcelona, 31/3/1858), pero acabaría caducando definitivamente por Real Orden de 29/1/1863, pasándose a hacer una nueva subasta de la línea (*Gaceta de Madrid*, nº 22, 2/2/1863).

mejoras del viario urbano, parecía que podría ser bastante lucrativa para los que decidieran asumir el riesgo como inversores.

**Figura 2. El tranvía de la costa, ya con tracción eléctrica, por La Magdalena y la avenida de la Reina Victoria, 1923.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

**Figura 3. Parada del tranvía de la costa o de Gandarillas en la plaza del Pañuelo, junto a la Primera playa del Sardinero, al fondo el primer Casino.**



Fuente: CDIS, Ayuntamiento de Santander.

Pero a lo largo de aquel mismo año fueron poniéndose de manifiesto diversas dificultades, algunas planteadas por el Ayuntamiento en cuanto a la cesión y el

acondicionamiento de terrenos, y otras por los propietarios del suelo de las franjas próximas o directamente colindantes al recorrido diseñado, temiendo verse afectados por expropiaciones. Además, en la zona del Muelle por la que debía pasar el tranvía, se estaban construyendo nuevas casas burguesas (entre ellas, la que fuera propiedad de Emilio Botín Aguirre). Ello hacía que la calzada no fuera estable en varias de sus secciones, dificultando o, cuando menos, retardando el paso del proyectado tranvía.

A inicios de 1875, y puesto que el tranvía costero todavía no había podido ser inaugurado, Santos Gandarillas solicita un nuevo aplazamiento para proseguir las obras; en junio de dicho año consigue, al fin, ponerlo en circulación<sup>16</sup>. Durante sus dos primeros años de funcionamiento, el tranvía fue movido por tracción animal, para lo que se contó con una cuadrilla de 32 mulas, aunque ya en marzo de 1873 y con el proyecto todavía en ejecución, se había propuesto el uso de una locomotora de vapor que, debido a nuevos problemas técnicos, hubo de posponerse hasta 1877. A partir de este año, relativamente temprano en el contexto de las ciudades españolas (Martínez López y Mirás Araujo, 2013) el tranvía o ferrocarril costero contó, alternativamente, con dos máquinas de vapor llamadas “Santander” y “Sardinero” que fueron capaces de trasladar cada una, en diferentes vagones, hasta ciento setenta pasajeros. Dos años más tarde, se compró una tercera locomotora denominada “Magdalena”.

En sus primeros años, el recién abierto tranvía de la costa discurría, entre prados y terrenos más o menos agrestes, por el estrecho camino abierto para su paso a orillas del mar, bordeando la bahía. Sólo a comienzos del siglo XX este itinerario marítimo y de vistas espectaculares, gracias a su carácter sobreelevado, se convertiría en la avenida de la Reina Victoria, ampliando su anchura y acondicionando todo un trayecto de paseo hacia el Sardinero (figura 2). En las siguientes décadas de funcionamiento, el tranvía de Gandarillas partía de la plazuela del Príncipe y de los Arcos de Dóriga y circulaba por las nuevas calles de Hernán Cortés, Wad-Ras y General Espartero, hasta alcanzar el barrio de Molnedo y la calle de Juan de la Cosa<sup>17</sup>. Además, contó con apeaderos en San Martín y en La Magdalena, ambos lugares donde también existieron establecimientos de baños<sup>18</sup>, hasta llegar a su destino en la plaza del Pañuelo frente al Gran Hotel propiedad de la familia Pombo, el Casino y la Primera playa del Sardinero (figura 3). En total, el recorrido realizado por el tranvía de la costa se extendía a lo largo de 4,6 kilómetros y una vez finalizada la temporada estival, contaba con autorización para suspender la circulación durante seis meses al año sin incurrir en caducidad.

<sup>16</sup> Entre los años 1874 y 1876 fue alcalde de Santander Antonio Fernández Castañeda, quien en 1872 (Real Orden de 16/4/1872) abre un establecimiento de baños en la Segunda playa del Sardinero, ocupando un terreno de algo más de cuatro hectáreas. La inauguración del tranvía de Gandarillas garantizaba el acceso a dicho establecimiento.

<sup>17</sup> En el Plano industrial y comercial de la ciudad de Santander de 1889, publicado por la Imp. y Lit. de N. Ramírez y Cia., no aparece todavía dicha calle de Juan de la Cosa, aunque sí se representan la primitiva dársena de Moldeo, el camino a San Marín y el trazado de la propia línea de ferrocarril de la costa de Santos Gandarillas, cf. fondos de la Biblioteca Municipal de Santander, copia digital realizada por la Cartoteca del Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria.

<sup>18</sup> Los baños de San Martín, para mujeres y niños, funcionaban ya en 1863 (El Aviso, 1/7/1876). Esta zona también aparece delimitada como área para el baño de mujeres en el bando municipal de Juan de la Pedraja, de 23/7/1844. Por su parte, los baños de La Magdalena contaban con actividad en 1878 (*Boletín de Comercio*, 22/6/1878), habiéndose construido un establecimiento para los bañistas y una hospedería (Gil de Arriba, 1992).

Las oficinas del tranvía de Gandarillas y las cocheras se instalaron en los bajos de un edificio ubicado frente a la Segunda playa del Sardinero, igualmente llamada de Castañeda por el nombre del concesionario del establecimiento de baños. En dicho edificio se hallaba también el Gran Hotel Inglaterra (figura 4).

**Figura 4. Tranvía ante el Gran Hotel Inglaterra, en la Segunda playa del Sardinero, donde estuvieron las cocheras.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

Visto el éxito de este nuevo medio de transporte hacia las playas y el incremento anual de la afluencia veraniega de público hacia el Sardinero, Lino Corcho y Zárraga<sup>19</sup> pidió licencia para establecer un nuevo tranvía a vapor que enlazara con la zona de playas pasando, esta vez, por el barrio de Tetuán. En octubre de 1888, es decir, trece años después de la puesta en funcionamiento del tranvía de Gandarillas, se le otorgó autorización para llevar a cabo los estudios necesarios (*La Iberia*, 24/10/1888). La concesión se obtuvo el 6 de septiembre de 1890 (*El Día*, 29/12/1890). El plan fue redactado por el ingeniero, hombre de negocios y político conservador vallisoletano Teodosio Alonso Pesquera<sup>20</sup>, cuñado de Arturo y Cesar Pombo<sup>21</sup>. Inicialmente en la

---

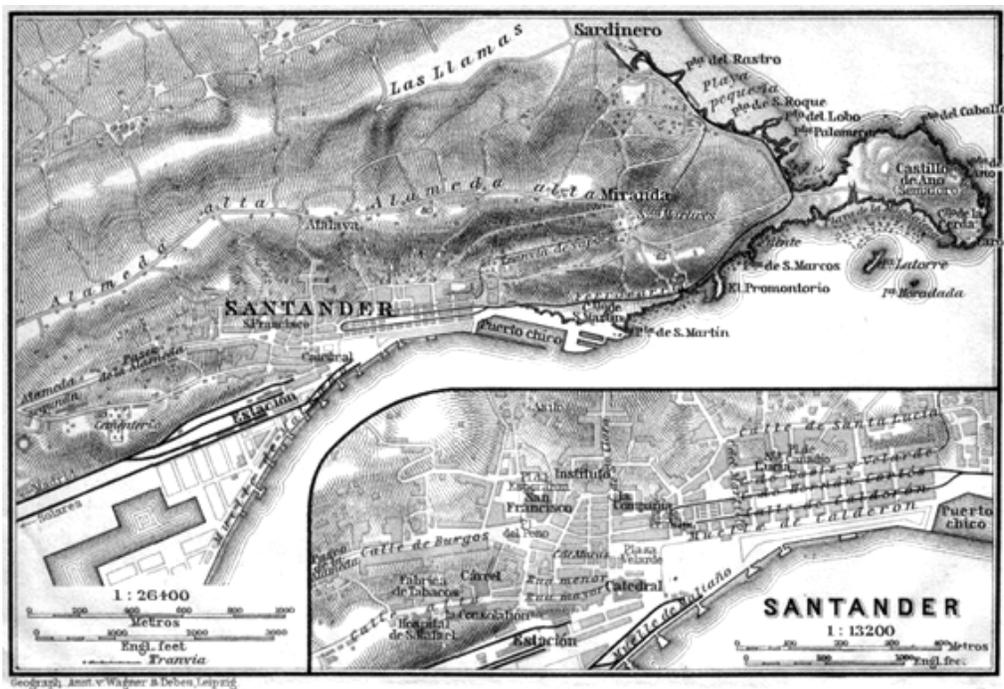
<sup>19</sup> Lino Corcho fue vocal en la Cámara de Comercio de Santander (Guía oficial de España, 1908, p. 688). Su hermano Leonardo, ingeniero industrial, fue presidente de dicha Cámara en 1905. Ambos fueron creadores de la empresa Corcho Hijos.

<sup>20</sup> Accionista de la Compañía Española de Ferrocarriles Económicos que participó en la construcción del ferrocarril de Olot a Gerona y en la de la línea de Valladolid a Medina de Rioseco. En marzo de 1883 fue nombrado consejero de dicha compañía (*Gaceta de los caminos de hierro*, 20/1/1884). El diario *La Época* de 27/11/1873 da la noticia del casamiento de Teodosio Alonso Pesquera con Everilda Pombo, hija pequeña del marqués de Casa-Pombo. A su vez, Alonso Pesquera fue nombrado marqués por la reina regente María Cristina de Habsburgo.

<sup>21</sup> Arturo y Cesar Pombo, hijos de Juan Pombo, fueron los principales promotores del Sardinero como

sombra, ambos hermanos Pombo fueron activos promotores del nuevo proyecto, por lo que pronto el tranvía se conoció popularmente como de Pombo. De hecho, en febrero de 1891, sin haberse iniciado aún el funcionamiento del tranvía, se verifica la transferencia de la concesión obtenida por Lino Corcho a favor de César Pombo, quien hasta la fecha había sido presidente de la compañía Tranvía a Vapor del Sardinero, formada con la finalidad de constituir la nueva línea<sup>22</sup>.

**Figura 5. Plano del Santander con el trazado de los dos tranvías de vapor al Sardinero existentes a finales del siglo XIX, el de la costa o de Gandarillas y el del túnel o de Pombo.**



Fuente: Tarjeta postal, Wagner & Debes, Leipzig. Publicada en Baedeker, Karl (1913), Spain and Portugal: Handbook for Travellers, 4<sup>th</sup> ed. Leipzig.

En este caso, el itinerario partía de las calles del Martillo y de Daoíz y Velarde, pasaba por Peña Herbosa y entraba por el barrio de Molnedo en la vaguada de Tetuán, donde

estación veraniega a partir de 1868, con la construcción de un establecimiento balneario en la Primera playa. Su padre ocupó entre otros cargos el de alcalde de Santander entre 1867 y 1868, senador del Reino y administrador de los ferrocarriles del norte. A finales del siglo XIX, entre las propiedades de la familia en el Sardinero se hallaban el Gran Casino, el Gran Hotel, el Hotel Castilla, el Hotel Hoyuela y el Hotel París, todos ellos en el entorno próximo a la Primera playa, llamado por algún articulista local de la época “el núcleo de operaciones” del Sardinero.

<sup>22</sup> La escritura notarial es otorgada ante el notario de Santander Máximo de Solano, el 17/2/1891 (*Gaceta de Madrid*, 10/2/1892).

atravesaba un túnel que fue construido expreso para llegar, sin necesidad de salvar excesivos desniveles, a La Caña y de ahí a la mencionada plaza del Pañuelo, ante el primer Casino del Sardinero, donde se contó con una pequeña estación que incluía sala de espera para los viajeros. El recorrido total era exactamente de 2 kilómetros y 460 metros de extensión (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1897). De este modo, aunque desde el punto de vista paisajístico el trayecto por el túnel era mucho menos atractivo que el de la costa, se acortaba considerablemente la distancia recorrida para llegar al Sardinero (2,14 kilómetros menos), lo que tenía su incidencia ventajosa en la reducción tanto del coste para el concesionario como del tiempo invertido por los pasajeros (figura 5).

Finalizadas las obras, el 13 de junio de 1892 se hizo el recorrido completo con un primer tren de pruebas. La inauguración oficial para el servicio público se llevó a cabo el día 24 del mismo mes, coincidiendo con la fiesta de San Juan, en homenaje al magnate Juan Pombo, quien fallecido tres años antes, el 27 de mayo de 1889, no había podido ver concluidos los trabajos del túnel por el que discurriría el nuevo tranvía a vapor hacia el Sardinero.

## **5. El transporte colectivo hacia otras áreas de la ciudad: el tranvía urbano de Santander**

Cronológicamente después del tranvía de Gandarillas y antes del de Pombo, ambos destinados al transporte de pasajeros entre la ciudad y el enclave balneario del Sardinero, la segunda línea de tranvías puesta en funcionamiento en el municipio de Santander fue la del llamado tranvía urbano, en octubre de 1880. El proyecto fue presentado ante el Ministerio de Fomento por Juan Pablo Gutiérrez Colomer, comerciante y propietario, vecino de Santander, con el objetivo de establecer un servicio de transporte que usando tracción animal enlazara, por uno de sus ramales, la estación del ferrocarril del Norte con la Alameda primera (actual calle de Jesús de Monasterio); y por otro, dicha estación con Puertochico y el barrio de Molnedo.

Con este fin, en marzo de 1883 se creó la empresa del Tranvía Urbano de Santander (escritura de formación de la sociedad anónima publicada en la *Gaceta de Madrid*, 26/5/1883)<sup>23</sup>. Además, Gutiérrez Colomer contó para la elaboración del proyecto con la colaboración técnica de Felipe Sánchez Díaz, ingeniero mecánico que previamente había trabajado en la empresa del ferrocarril de Santander a Alar<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> En 1897 dicha empresa tenía su domicilio social en la calle del Muelle, 36, y contaba con un capital del 255.000 pesetas, habiendo transportado 287.345 viajeros a lo largo del año 1896 y 335.200 durante 1897. El gerente y presidente de la sociedad era Juan Pablo Gutiérrez Colomer y como consejeros se hallaban, entre otros, Leopoldo Pardo y Estanislao de Abarca. La empresa disponía de 2 locomotoras, 22 carruajes y 20 caballerías; como personal había 6 conductores y otros 6 cobradores (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1898, p. 261).

<sup>24</sup> Asimismo, en los años setenta, Felipe Sánchez Díaz fue suscriptor de un proyecto para la construcción de casas de campo en el Sardinero en el que también participó Cesar Pombo y varios inversores más. A tal efecto se constituyó una sociedad con un capital inicial de 400.000 reales depositados en el Banco de Santander (*Boletín de Comercio* 19 y 22/2/1870). Por otra parte, en 1877 Sánchez Díaz obtuvo la concesión para construir, junto con Joaquín Bolado, una casa de baños y un embarcadero flotante en El Astillero (Guarnizo), cf. Real orden de 6/6/1887 mencionada en *La Correspondencia de España* 12/6/1877 (Gil de Arriba, 1992, pp. 87 y 203).

Pocos meses después de presentado el proyecto, a la propuesta de Gutiérrez Colomer viene a contraponerse otra, hecha pública por Santos Gandarillas, quien, experimentado en la materia tras cinco años de funcionamiento del tranvía de la costa, propuso crear un tranvía de vapor entre Molnedo y la estación de ferrocarril del Norte, próxima a las calles de Cádiz, Méndez Núñez y Calderón de la Barca, con una prolongación hasta la zona del Ensanche de Maliaño. A comienzos del año siguiente, 1881, Gandarillas plantea también la extensión del trazado hasta la Alameda primera, de forma que ambas propuestas, la de Gutiérrez Colomer y la de Gandarillas, quedan más o menos equiparadas en cuanto a itinerarios, resultando una vez más palpable la notable competencia empresarial en materia de transporte existente en la ciudad en aquellos años y el gradual interés inversor de los capitalistas locales en un sector de actividad que, al hilo del desarrollo urbano, estaba experimentando una creciente demanda.

En la prensa santanderina de la primera mitad de 1881 todo eran suposiciones respecto a las posibilidades de realización de las dos contraofertas, mientras se aguardaba con impaciencia el inicio de las obras. En octubre de dicho año, Gutiérrez Colomer se decide a ampliar su proyecto hacia el Oeste de la ciudad, nuevo área de expansión urbana, con la intención de llegar desde la Alameda primera a la plaza del Reenganche, al final de la calle Burgos. Sin embargo, todavía hubo de transcurrir todo el año 1882 sin que ninguno de los dos proyectos formulados, ni el de Gutiérrez Colomer ni el de Gandarillas, se pusiera en ejecución.

A comienzos de 1883 el Ayuntamiento inicia la urbanización de la calle San Fernando, situada en paralelo a la Alameda segunda (luego de Oviedo) y delimitada en cuanto a extensión por la plaza de Numancia y la calle de Vargas, al este, y por Cuatro Caminos, al oeste<sup>25</sup>. Este nuevo entorno acondicionado como calle y paseo en dirección hacia la entrada de Cuatro Caminos había sido hasta entonces la antesala industrial y casi rural de la ciudad (Simón Cabarga, 1980b, p. 360). Para su integración urbana se derriban las tapias y vallas de cierre de distintas fincas particulares, entre ellas la de la fábrica de cervezas La Cruz Blanca instalada en 1860. Estos trabajos municipales en la calle San Fernando coinciden con el inicio definitivo de las obras por parte de la recién creada empresa del Tranvía Urbano de Santander. Dichas obras se efectúan entre finales de mayo y mediados de julio de 1883. De este modo, la inauguración del servicio de transporte en tranvía tirado por fuerza animal se produce, una vez más, coincidiendo con los meses de verano, el 24 de julio de 1883. Según la propuesta de Gutiérrez Colomer, el tranvía habría de contar con dos secciones: una de Molnedo a la estación de tren del Norte, y otra de Molnedo a la plaza de Numancia; si bien a principios de agosto de aquel año se logró extender este segundo itinerario un poco más hacia poniente, hasta la mencionada fábrica de cervezas.

En 1885 el proyecto inicial se amplía, con el fin seguir prolongando el servicio por el Oeste hasta Cuatro Caminos y de ahí al pueblo de Peñacastillo (*Gaceta de Madrid*,

---

<sup>25</sup> Otra muestra de esta expansión urbana hacia el Oeste fue la construcción de matadero municipal entre los años 1879 y 1892 en el entorno sur de Cuatro Caminos, zona de entrada a la ciudad. Además, en 1890, coincidiendo con la festividad de Santiago (25 de julio), se inauguró la plaza de toros de Cuatro Caminos, que sustituiría a la anterior, situada en el cruce del paseo de la Concepción con la calle Santa Lucía. Ya a finales de la década de 1920 se edifica también en esta zona de Cuatro Caminos la Casa de Salud Valdecilla.

21/4/1885 y *Gaceta de los caminos de hierro*, 3/5/1885), lo que realmente se plasmaría entre octubre de 1888 y comienzos de 1889. De este modo, la longitud total explotada sería de 4,2 kilómetros, casi los mismos que los del tranvía de la costa o de Gandarillas (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1897).

**Figura 6. Máquina de vapor del urbano a Peñacastillo, por la calle San Fernando y la Alameda de Oviedo, hacia 1896-1901.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

Si inicialmente se utilizaron caballerías para propulsar el tranvía urbano, en 1884 se propone el uso de una máquina de vapor para el tramo que discurría a partir de la calle del Correo hacia la calle San Fernando (figura 6), mientras que para el recorrido en las zonas más céntricas de la ciudad, desde Molnedo a la calle del Correo, seguiría utilizándose la tracción de sangre, entre otros motivos por la peligrosidad que parecía representar el uso de máquinas de vapor en la parte más densa de la trama urbana. La sustitución de las caballerías por máquinas de vapor se efectúa en 1889, coincidiendo con la ampliación del trayecto hacia Peñacastillo, por la carretera de Burgos en el extremo occidental del municipio, aunque para los desplazamientos en el núcleo urbano continuaron utilizándose las mulas.

De esta manera podemos decir que, a finales de la década de 1880 y con una población que había alcanzado los 42.125 habitantes<sup>26</sup>, queda establecido el primer sistema de transporte urbano de viajeros de Santander. Este sistema pone en práctica una sucesión de enlaces este-oeste, a través de distintas líneas de tranvía, cuyo recorrido sería la base para trazados y ampliaciones posteriores, transitando preponderantemente por las zonas más llanas y con menores dificultades orográficas de la ciudad, y por tanto de más fácil acceso para el transporte rodado. Estos diferentes niveles de accesibilidad de unas zonas y otras,

<sup>26</sup> Población de hecho del municipio de Santander según el Censo de Población de 1887.

en función de su topografía y de la proximidad o lejanía a las paradas de las líneas de tranvía, condicionarían a partir de entonces la propia estructura urbana y la distribución de usos y funciones.

Otro aspecto a destacar es que en este período de fin de siglo tenemos en Santander funcionando al mismo tiempo tres compañías diferentes de tranvías urbanas, todas creadas por iniciativas y capitales locales: la primera, la del tranvía de la costa promovido desde los años setenta por el adelantado Santos Gandarillas, director de La Santanderina, para acceder al embrionario centro de actividades turísticas y recreativas del Sardinero; la siguiente, la del Tranvía Urbano, cuyo gerente, Juan Pablo Gutiérrez Colomer, se propone responder al incremento de la demanda de movilidad de la población a partir de la década de 1880, paralelo al proceso de crecimiento urbano y a la necesidad de conectar el centro de la ciudad y el entorno de las estaciones de tren con otras áreas de expansión en dirección oeste; y finalmente, la del Tranvía a vapor Sardinero, impulsada en los años noventa por la familia Pombo, cuando ya desde hacía más de dos décadas algunos de sus miembros venían controlando el desarrollo urbanístico del Sardinero<sup>27</sup>.

Pero antes de acabar el siglo se crearía todavía una cuarta línea: la gestionada por la empresa del Tranvía de Miranda, movido por caballerías y cuyo proyecto fue presentado en abril de 1894 por el ingeniero Rafael Martín (figura 7). En la elaboración del mismo tuvieron un peso decisivo los propietarios de terrenos del barrio de Miranda y del paseo de la Concepción, donde se estaban construyendo nuevas casas señoriales y de recreo. Esta vinculación entre propietarios de tierras, promotores inmobiliarios y proyectos tranviarios ha sido puesta de manifiesto por Alvargonzález (1985) y Capel (2011, pp. 150-151) para otras ciudades españolas. En el caso de Santander, dichos propietarios abrieron una suscripción de acciones para la construcción de la línea de tranvía (escritura notarial de Ricardo Cajigal, 21/5/1895). La apertura a la circulación se produjo en marzo de 1897, contando con 14 mulas y 6 carruajes, de los cuales 3 eran cerrados para los meses de invierno y otros 3 con jardineras para el período estival. El itinerario salía de la calle Colosía hacia la del Martillo (figura 8) para enlazar con la calle Santa Lucía y entrar en el paseo de la Concepción en dirección a Miranda, donde el tranvía tenía su término y en cuyo Alto se construyeron las cocheras. El recorrido total era tan sólo de 1,9 kilómetros, a pesar de lo cual durante su primer año de explotación la compañía trasladó a 131.456 viajeros (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1898).

A partir de 1896 los proyectos del arquitecto municipal Valentín Ramón Lavín Casalís reflejan las concepciones de la burguesía santanderina de estos años en lo que respecta a transporte y crecimiento urbanos: se estructura lo que habría de ser el eje de circulación lineal entre Cuatro Caminos y la Segunda playa del Sardinero, y se diseña un plan de ensanche de la ciudad hacia el este y noroeste<sup>28</sup>. Conforme a este plan, el Sardinero, reciente núcleo residencial creado en torno a las playas y forjado dentro de la tipología de ciudad jardín (Sazatornil, 2001), acaba integrándose definitivamente en la trama urbana

---

<sup>27</sup> En este sentido, un articulista de *El correo militar*, 6/8/1997, escribía: “pocas ciudades tienen tantos y tan fáciles medios de comunicación como Santander”.

<sup>28</sup> Contenido en el Plan General de Ensanche Noroeste y Este para Santander o del Sardinero, concluido en 1910.

de Santander, mediante el diseño y el trazado de toda una red viaria. No obstante, como veremos en el próximo apartado, los años finales del siglo XIX traen también consigo una reestructuración de las compañías dedicadas al transporte urbano en Santander. Estos cambios y la competencia entablada entre unas empresas y otras acabarían teniendo mayores repercusiones ya a inicios del siglo XX.

**Figura 7. Tranvía de tracción animal por el paseo de la Concepción hacia Miranda.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

**Figura 8. Tranvía de Miranda por la calle del Martillo, frente al Banco Mercantil, circa 1908-1913.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

## 6. La reestructuración empresarial de la década de los noventa y las transformaciones del transporte urbano a comienzos del siglo XX

Los últimos años del siglo XIX supusieron el inicio de toda una serie de modificaciones, tanto de gestión empresarial como de orden técnico, que se ampliarían en las décadas subsiguientes. Las primeras dieron lugar a la aparición de nuevas sociedades anónimas que se hicieron cargo de los transportes en la ciudad y su entorno próximo<sup>29</sup>. Las segundas estuvieron determinadas por el cambio en los métodos de tracción, es decir la progresiva electrificación del servicio.

En 1898 la Dirección General de Obras Públicas y el Ministerio de Fomento aprueban la transferencia de la concesión del tranvía urbano de Santander a Peñacastillo a favor de la empresa belga Sociéte anonyme des tranways de Santander y du Sardinero (Real Orden de 13 de agosto, *Gaceta de Madrid* del 31/8/1898)<sup>30</sup>. En 1895 dicho tranvía urbano había llegado a transportar 324.830 pasajeros, pese a que durante el año siguiente las cifras de viajeros se redujeron en un 11,5%, con lo que los beneficios de la empresa concesionaria también bajaron en un 10,6% (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1897). De hecho, como manifiesta la prensa santanderina de estos años, en un contexto general de crisis, muchos de los anteriores usuarios del tranvía urbano se retraían de hacer uso de este medio de transporte debido al aumento del precio de los billetes mediante el que los inversores trataban de paliar, a su vez, el incremento de los impuestos que pesaban cada vez más sobre sus actividades.

La nueva sociedad anónima de los tranvías de Santander y del Sardinero tenía su domicilio social en Bruselas y contabilizaba un capital de un millón de pesetas en acciones y obligaciones. La gestión disponía de tres administradores belgas, mientras que el director de la explotación en Santander era Leonardo Gutiérrez Colomer, anterior director de la extinta sociedad del Tranvía Urbano e hijo del primer concesionario de la línea.

Desde comienzos de siglo, esta compañía belga concentra tanto el servicio de este tranvía de Santander a Peñacastillo, que para 1901 disponía de dos locomotoras a vapor, 25 mulas y 26 coches, como el del tranvía a vapor de la costa, de Santander al Sardinero, transferido por la empresa La Santanderina en junio de 1898 (*Gaceta de Madrid*, 21/9/1898) y explotado solamente en los meses de verano, con cuatro locomotoras y 22 coches (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1901). Según los datos proporcionados por la nueva sociedad anónima, publicados en el *Anuario de ferrocarriles españoles* de 1901, el volumen total de viajeros registrado entre los años 1899 y 1900, en ambas líneas, fue de 618.074 pasajeros, pasando a los 800.846 para el bienio siguiente, 1901-1902, con un incremento del 10,8% en los beneficios obtenidos.

---

<sup>29</sup> Esta llegada de capitales extranjeros al sector del transporte en España ha sido estudiada por varios autores como Núñez (1991) y Martínez López (2002).

<sup>30</sup> Filial de la sociedad Les Tramways Réunis, con sede en Bruselas, que en noviembre de 1898 se hace cargo de la compañía de Tranvías del Este de Madrid, con el propósito de cambiar la tracción de sangre por la eléctrica (*El Nuevo País*, 31/10/1898).

A pesar de ello, a lo largo de su gestión, la empresa belga reduce algunos servicios y suprime otros como el que llevaba de la plaza de Alfonso XIII o de Farolas a la estación de trenes del Norte, por considerarlo poco rentable. La prensa local señala las quejas de la población ante esta merma de prestaciones, y también recoge la falta de conservación del trazado y el mal estado en que va quedando el material móvil. De esta manera, el gobernador civil llega a prohibir la circulación justo a las puertas de la temporada veraniega de 1901. Informada de esta paralización, la compañía belga adquiere nuevas caballerías, máquinas y coches modernos que quedan instalados a comienzos de julio, pudiéndose reanudar *in extremis* el servicio.

En abril de 1902, y a través de una sociedad intermediaria franco-belga, las dos líneas adquiridas en el cambio de siglo por la empresa con sede en Bruselas, la del tranvía urbano y la del tranvía de la costa, son nuevamente vendidas: la primera a la empresa metalúrgica Nueva Montaña, sociedad anónima del hierro y del acero de Santander<sup>31</sup>; la segunda a la Sociedad El Sardinero participada por los Pombo y a la que un poco más adelante volveremos a hacer referencia. Por su parte, la empresa Nueva Montaña nombra gerente a Néstor López Dóriga y presenta un proyecto para la salida de la línea fuera del municipio, a fin de llegar al pueblo de El Astillero. El trazado desde Santander contabiliza unos doce kilómetros y se plantea partiendo de Puertochico y pasando por el Muelle, para torcer en la avenida de Alfonso XIII y tomar la calle Castilla, siguiendo más tarde por la nueva carretera de Adarzo, alcanzado Peñacastillo y Muriedas y llegando finalmente hasta la iglesia de El Astillero.

A su vez, la familia Pombo<sup>32</sup> inicia las gestiones para el traspaso de su tranvía del túnel en 1897, como recogen varios artículos publicados en periódicos locales y nacionales de ese año<sup>33</sup>. En este caso, la clientela de pasajeros, más reducida puesto que está limitada a los meses de verano, que era cuando estaban en funcionamiento las casas de baños y el resto de establecimientos del Sardinero, no se había reducido como le sucediera a la empresa del Tranvía Urbano durante los últimos años en los que estuvo sustentada con capitales locales, es decir hasta 1898. Por el contrario la demanda del tranvía del túnel se había incrementado entre 1895 y 1896, pasando de 120.896 pasajeros a 127.405, lo que desde el punto de vista de las ganancias se traducía en un aumento del 4,1% (*Anuario de ferrocarriles españoles*, 1897). Otro aspecto a tener en cuenta es que el precio del billete del tranvía del túnel era bastante más caro que el del urbano, superando su tarifa en más del doble a pesar del corto recorrido. Ello nos da cuenta de los distintos tipos de usuarios de cada una de estas dos líneas de tranvía y de la creciente especialización funcional y social de los espacios urbanos comunicados con este medio de transporte.

---

<sup>31</sup> Desde 1904, la empresa Nueva Montaña utiliza un ferrocarril eléctrico para conectar las minas de Camargo con la fábrica, situada en la isla del Óleo en el municipio de Santander.

<sup>32</sup> Arturo Pombo, quien había llevado los negocios del Sardinero junto con su hermano César, fallece en noviembre de 1893, en la catástrofe provocada por la explosión del barco de vapor “Cabo Machichaco”.

<sup>33</sup> En realidad, el proyecto de transferencia era mucho mayor y abarcaba, como veremos a continuación diversas propiedades, lo que despierta el interés del público. Así, dice el *Diario oficial de avisos de Madrid*, 4/2/1892, p. 3: “Se dice en Santander que una Sociedad formada por capitalistas de Bilbao y Madrid ha adquirido todas las propiedades que los hijos de Pombo tienen en el Sardinero”.

Junto con esta transferencia de bienes, los hermanos Pombo también preparaban la de la concesión para el edificio de baños de ola situado en la Primera playa del Sardinero que la familia venía regentando desde 1868 (Gil de Arriba, 1992). Además, poco a poco, la prensa va dando a conocer la cesión de otras propiedades como el Gran Casino, el Hotel Castilla y el Gran Hotel del Sardinero. En realidad, quienes iban realizando las adquisiciones de todo este entramado de equipamientos e infraestructuras turísticos que habían ido construyéndose a lo largo de las tres últimas décadas del XIX, y entre los que se incluía el tranvía del túnel, son grupos de socios<sup>34</sup> de los anteriores dueños. Finalmente, la operación se concreta en la creación de una sociedad anónima: la Sociedad El Sardinero, constituida mediante escritura notarial del 1 de abril de 1901, con sede en los Arcos de Dóriga, 5, y de la que los Pombo pasan a ser accionistas.

La nueva sociedad asume un papel destacado en la promoción del veraneo santanderino de las primeras décadas del siglo XX, como recogen varios periódicos de tirada nacional, llegando a ofertar estancias en sus establecimientos del Sardinero por una duración y un precio fijados de antemano, que incluía además el uso libre del tranvía del túnel<sup>35</sup>. Asimismo, la nueva compañía estableció un abono estival de diez días con derecho a hacer uso ilimitado de dicho tranvía, con excepción de los domingos, durante los que la afluencia al Sardinero se incrementaba. Igualmente, la sociedad se encargó de organizar excursiones por la provincia a precios ventajosos, en combinación con el Ferrocarril del Norte del que los Pombo eran también destacados accionistas. Como no podía ser de otra manera, la Sociedad El Sardinero fue asimismo la principal impulsora de la construcción, por suscripción popular, del palacio de La Magdalena para alojamiento estival de los Reyes. El proyecto se hizo público el 24 de abril de 1908.

En lo que respecta al transporte urbano, a finales de 1902 la Sociedad El Sardinero era ya dueña de las dos líneas de tranvía que hacían el trayecto al enclave balneario homónimo, la del túnel y la de la costa, de la que había logrado obtener la transmisión manteniendo los mismos derechos que le fueran otorgados a Gandarillas en 1873, entre otros, la libertad para fijar precios y la concesión a perpetuidad.

Al contar con la propiedad de ambas líneas, la sociedad concesionaria se planteó emprender algunas mejoras técnicas, como homogeneizar el ancho de las dos vías, que hasta entonces era de 1,03 y 1,34 metros, respectivamente. La previsión era dejarlas con 1 metro de ancho para poder conectar ambos trazados (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1/1/1903). Bajo estos cambios subyace el proyecto, entonces todavía velado, de una futura electrificación. Además, para el verano de 1901 se amplió la frecuencia horaria del

---

<sup>34</sup> Entre ellos, Leopoldo Pardo (también consejero del tranvía urbano de Santander a Peñacastillo), Juan José Zorrilla, Antonio Cabrero, Antonio Huidobro, Eduardo Téllez, ... y otros inversores de ámbito nacional.

<sup>35</sup> Así, por ejemplo, *La correspondencia de España* de 30/6/1906 anuncia a sus lectores de Madrid y de provincias la posibilidad de pasar 19 días, del 10 al 29 de julio, en el Gran Hotel del Sardinero o en el Hotel Castilla por un precio total de 180 pesetas. El servicio incluía desayuno, almuerzo y comida, uso libre del servicio de baños en la playa del Sardinero, uso libre del tranvía de Santander al Sardinero y entrada libre en el Casino, y se publicitaba como “veraneo casi de balde a Santander”. El requisito era enviar el importe certificado al periódico que, a su vez, remitiría a sus lectores los bonos correspondientes a vuelta de correo. El anuncio se repite en fechas posteriores.

tranvía a vapor del túnel, circulando de diez en diez minutos, desde por la mañana hasta las doce de la noche o incluso más tarde, en caso de alguna celebración especial<sup>36</sup>.

La cuarta compañía, la del Tranvía de Miranda, funcionó modestamente con capitales locales y manteniendo la tracción de sangre. En mayo de 1905 se da la noticia de su posible venta a una compañía de Bilbao con la condición de convertir la tracción del tranvía en eléctrica (*El Ingeniero*, suplemento al nº 490 de *Madrid Científico*, 1905, p. 17). Se trata, en este sentido, del primer proyecto de electrificación de una línea de tranvía dado a conocer públicamente en Santander, con la pretensión de sumarse a la experiencia modernizadora de otras ciudades. El proyecto para la modificación del método de tracción incluía también la ampliación del trazado, y estaba firmado por el ingeniero Justo Colongues. Se plantea así añadir, por un lado, la conexión con las estaciones de trenes del Norte, Bilbao y Cantábrico, y por otro, con el Sardinero (*El Ingeniero*, suplemento al nº 503 de *Madrid Científico*, 1905, p. 17).

Sin embargo, pronto se revela que la sustitución del sistema de tracción requería notables reparaciones en la línea y cambios en el material móvil, que los accionistas del Tranvía de Miranda no estaban dispuestos a asumir por el momento. De esta manera, el proyecto de ampliación y de electrificación se ve postergado. En 1907 se sigue manteniendo la tracción animal y los resultados económicos resultan poco satisfactorios, no pudiéndose repartir dividendos entre los asociados al haberse incrementado los gastos con respecto al año anterior (*Gaceta de los caminos de hierro*, 16/3/1907).

## 7. Hacia la electrificación de las líneas de tranvías

De hecho, sería la sociedad anónima Nueva Montaña, dedicada a la producción de hierro y acero<sup>37</sup> y propietaria desde 1902 del antiguo tranvía urbano de Santander, la primera en obtener, mediante subasta celebrada en Madrid en enero de 1906, el permiso oficial para la electrificación de la línea y su prolongación hasta el pueblo de El Astillero (*Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 25/11/1906). La concesión se otorga durante un período de sesenta años.

A lo largo de 1907, el acondicionamiento previo de las calles del centro de Santander para el paso de los nuevos tranvías eléctricos del urbano se encontró con algunas dificultades. El principal problema era la escasa altura del puente de Vargas al Este de la calle de Atarazanas. En abril del año siguiente, el antiguo puente acabaría siendo demolido y sustituido por otro de hormigón armado y barandillas de hierro.

---

<sup>36</sup> Así, según recoge *El País*, 20/5/1901, refiriéndose a la nueva empresa: “En primer lugar facilitará la comunicación entre el Sardinero y Santander, remediando la mayor deficiencia que en aquel ameno sitio encontraban los veraneantes. Ocurría que cuando había teatro, feria, ó cualquiera de los muchos festejos nocturnos que desde Santiago hay en Santander, los forasteros, en el Sardinero residentes, no tenían ferrocarril por la noche y ó tenían que privarse de ir á la ciudad ó resignarse a volver andando ó pagar muy caro un carruaje. Los vecinos de Santander sufrían también la molestia de no poder quedarse á cenar en el Sardinero ó asistir en él á fiestas nocturnas.”

<sup>37</sup> Su presidente era José María Quijano y Fernández Hontoria. Formaban parte de su consejo de administración: Alfredo Alday, Benito Corral, Enrique López Dóriga, Victoriano López Dóriga, José del Piñal, Joaquín Campuzano y Antonio Mazarrasa (*El Financiero hispano-americano*, 17/2/1905).

Acabados los trabajos de acondicionamiento de las calles y de colocación del tendido, la inauguración de primer tranvía eléctrico de la ciudad se produjo el 16 de agosto de 1908, haciendo el trayecto de Puertochico a Peñacastillo (*La Energía eléctrica*, 10/9/1908). Inicialmente, este recorrido dispuso de diez coches equipados de troles; cada uno permitía la entrada de 18 pasajeros sentados y 14 de pie<sup>38</sup>. Por su parte el servicio eléctrico hacia El Astillero, con un recorrido de 11.795 metros de los cuales unos ocho kilómetros discurrían fuera del municipio de Santander, se inauguró el 6 de enero de 1909, en este caso con ocho coches de mayor tamaño, con cabida para 38 viajeros sentados y otros 14 de pie<sup>39</sup>.

A su vez, el proyecto de electrificación del tranvía de Miranda, en suspenso desde 1905, es retomado y ampliado en 1911 por el ingeniero José Pardo Gil. Los accionistas acuerdan por fin aumentar el capital invertido (escritura del notario Juan Arregui Garay, 13/5/1911) y logran asociarse con la empresa Electra de Viesgo<sup>40</sup>, con miras a obtener la provisión de corriente a precio ventajoso para propulsar el futuro tranvía (*Madrid científico*, 1911, nº 704, p. 16).

En marzo de este año, la Alcaldía de Santander publica el pliego de condiciones para la subasta de la concesión de reforma y ampliación (*Gaceta de los caminos de hierro*, 24/1/1911). De este modo, si el trayecto inicial iba tan sólo de la calle del Martillo al Alto de Miranda, el nuevo trazado se prolonga con cuatro ramificaciones. La primera permitiría continuar desde el Alto de Miranda, por el paseo de la Magdalena o de Pérez Galdós, camino del Cañón, plaza de Augusto González Linares (frente a la Primera playa del Sardinero), avenida de la Unión y plaza de las Brisas, hasta la Segunda playa. La siguiente extensión saldría de la plaza de las Brisas por la avenida de Los Castros, hoteles de Aparicio (alameda de Cacho) y camino del Sardinero para retornar al Alto de Miranda hasta el punto de arranque de la primera ampliación. La tercera prolongación partiría del punto de salida de la línea en la calle del Martillo, siguiendo en dirección oeste hasta el paseo o bulevar de Pereda, y de aquí a la avenida de Alfonso XIII, calle de Calderón de la Barca y plaza de las Navas de Tolosa (en el Ensanche de Maliaño) para terminar en el patio de la estación del ferrocarril del Norte. Finalmente, la cuarta extensión discurriría por el casco antiguo desde la plaza del Río de la Pila por las calles del Arrabal y Arcillero hasta acabar en la plaza Vieja, llamada entonces de la Constitución (figura 9). El inicio del servicio electrificado se produjo el 27 de junio de 1912, tras su inauguración oficial el día anterior.

---

<sup>38</sup> *La Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, le dedicó un artículo de 3 páginas y 4 fotografías, el 10/12/1908, dando detalle de diversos aspectos técnicos.

<sup>39</sup> El material eléctrico había sido suministrado y montado por la Siemens-Schuckert. La energía eléctrica era generada por dos dinamos de corriente continua a una tensión de 600 voltios. Dichas dinamos eran movidas por una máquina de gas Cockerill, alimentada por el gas generado por la fábrica de Altos Hornos de Nueva Montaña (*La Energía eléctrica*, 10/9/1908). El aprovechamiento de estos gases fue el principal motivo que impulsó a la empresa siderometalúrgica a hacerse cargo de la línea de tranvías.

<sup>40</sup> La compañía anónima Electra de Viesgo había sido fundada en 1906 con el objetivo de explotar el fluido eléctrico en la ciudad de Santander y su provincia. El capital social inicial fue de un millón de pesetas, distribuido en 2.000 acciones (*El Ingeniero*, suplemento del *Madrid científico*, nº 548, 1907).

**Figura 9. Tranvía eléctrico en la plaza de la Constitución o plaza Vieja, 1912.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

En el verano de aquel mismo año de 1911 en el que se aprueba la reforma y ampliación de la concesión del Tranvía de Miranda, otra nueva compañía foránea, de capital belga y representada por el empresario Gaston de Otlet, propone la adquisición de las dos líneas de tranvías eléctricos de la ciudad: la de la sociedad Nueva Montaña que veía haciendo el trayecto entre Santander y El Astillero desde 1908-1909, y la del tranvía de Miranda, cuya prolongación al Sardinero y al centro de la población se acababa de subastar. Con este fin unificador se constituye la Red Santanderina de Tranvías, sociedad anónima (*Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 25/5/1912, pp. 17-18) que, por Real Orden de 30/5/1914, asume la transferencia de las concesiones (*Gaceta de Madrid*, 5/6/1914). Por su parte, la compañía del Tranvía de Miranda se siguió manteniendo como empresa independiente<sup>41</sup>, si bien llevando a cabo una explotación mancomunada con la Red Santanderina de Tranvías (*Gaceta de los caminos de hierro*, 16/3/1917).

Además, la sociedad belga interesada en concentrar los transportes de Santander se plantea incluso comprar el tranvía de vapor al Sardinero por la costa para su conversión en eléctrico, aunque según la prensa santanderina también se contemplaba la posibilidad

---

<sup>41</sup> En su memoria anual de 1916 se recoge el “aumento considerable de la colonia veraniega y de la población del recorrido de este tranvía; sobre todo, del Alto de Miranda al Sardinero” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 16/3/1917, p. 3).

de entrar a formar parte de la Sociedad El Sardinero y con la ampliación de capitales, transformar en eléctrico el antiguo tranvía de Gandarillas, que todavía seguía moviéndose gracias al vapor (*El Financiero hispano-americano*, 9/6/1911, y *La Actualidad financiera*, 14/6/1911). Esta última opción fue la que finalmente se llevó a cabo.

Así las cosas, en marzo de 1912 la Sociedad El Sardinero, que inicialmente no estaba dispuesta a vender su concesión tranviaria pero sí a aceptar una ampliación de capital y a ceder en alquiler la explotación del tranvía de la costa, solicita la aprobación de la electrificación de la línea, recibiendo el informe favorable de la Dirección de Obras Públicas. A pesar de esta autorización preliminar, el ingeniero encargado de hacer la confrontación constató que no sólo se trataba de electrificar la línea de la costa al Sardinero, sino también de establecer un empalme, mediante un nuevo tramo de vías, con el tranvía eléctrico a El Astillero, regentado por la nueva empresa concesionaria. La autorización definitiva del proyecto de cambio de tracción para el tranvía de la costa se produjo por Real Orden de 17/1/1913 (*Gaceta de Madrid*, 3/2/1913)<sup>42</sup>, aunque la línea electrificada ya funcionaba desde julio de 1912. Las prescripciones y restricciones establecidas por dicha orden, al amparo de la legislación vigente en aquellos años<sup>43</sup>, fueron consideradas lesivas de sus intereses por la Sociedad El Sardinero. Por este motivo interpuso un recurso contencioso-administrativo. La resolución definitiva la dio la Sala del Tribunal Supremo, dictaminando que no había vulneración de los derechos de la compañía y primando el carácter de servicio público de la línea de transporte Santander-Sardinero frente a los intereses particulares del concesionario.

Zanjado el pleito entre intereses públicos y privados, la electrificación de la línea de la costa hizo que el antiguo tranvía del Pombo, como se recordará administrado también en estos momentos por la misma empresa El Sardinero, acabará cayendo en desuso debido a las escasas dimensiones del túnel, que no permitieron utilizar en este caso la tracción eléctrica. En 1917 el Ministerio de Fomento dispuso su caducidad (Real Orden de 6 de marzo, publicada en la *Gaceta de Madrid* el 30/3/1917), con lo que su vida y la del túnel de Tetuán duró, en total, unos escasos veinticinco años.

---

<sup>42</sup> Dicha Orden establece la caducidad de la primera concesión que había sido otorgada a perpetuidad a Santos Gandarillas, en virtud del Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868 y posteriormente transmitida a la compañía anónima de Tranvías de Santander y del Sardinero, antes de pasar a depender de la Sociedad El Sardinero. La nueva normativa fija la necesidad de someterse a la entonces vigente Ley General de Ferrocarriles, de 23 de noviembre de 1877, de modo que la duración de la concesión se establece para un período de setenta años a partir de la fecha de la Real Orden, al término de los cuales el tranvía revertiría al Estado y al Ayuntamiento de Santander. Otra de las disposiciones establecidas regula la tarifa máxima legal aplicable por viajero y kilómetro, la continuidad anual del servicio a lo largo de todo el recorrido y la prestación durante un mínimo de catorce horas al día. Esta duración diaria podía reducirse durante los meses de invierno, previo informe del gobernador civil, del Ayuntamiento y de la Jefatura de Obras Públicas (*Los Transportes férreos*, 1/6/1916).

<sup>43</sup> Esencialmente la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y su Reglamento de 24 de mayo de 1878, que limitaban el plazo de las concesiones, al considerar que las anteriormente otorgadas a perpetuidad, en virtud del Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868, ocasionaban una serie de perjuicios para el interés público, al primar los intereses individualistas de los inversores. De esta manera, cada vez que las líneas férreas ejecutadas conforme a la legislación de 1868 (incluyendo los ferrocarriles urbanos o tranvías) solicitaron variantes, ampliaciones o cambios de tracción, los legisladores trataron de someter las nuevas concesiones a la Ley de 1877, ratificada por otra de 14 de agosto de 1895 (*Los Transportes férreos*, 1/6/1916).

**Figura 10. Llegada del tranvía de la costa a La Cañía en el Sardinero, donde se hallaban estacionados diversos carruajes y coches de punto para hacer el servicio de transporte entre el Sardinero y Santander, 1920.**



Fuente:CDIS, Ayuntamiento de Santander.

La mejora de las condiciones técnicas, con la implantación generalizada de la electricidad como fuerza de tracción de los tranvías santanderinos, no evitó la competencia ni los problemas de gestión empresarial que ya se habían manifestado en las cesiones y absorciones de décadas anteriores. Así, en 1920 la Red Santanderina de Tranvías que, a pesar de controlar en exclusividad buena parte del transporte urbano venía atravesando dificultades económicas, se declara en suspensión de pagos. Tales circunstancias llegan a plantear un serio problema, recogido por periódicos locales como *El Cantábrico*, respecto a la continuidad de unos servicios de transporte que se consideraban ya imprescindibles para la ciudad y su entorno próximo (*Madrid científico*, 1920, nº 1.027).

Según el *Anuario de ferrocarriles españoles* de 1921, la citada compañía había transportado 2.279.409 viajeros en 1918, que sin embargo descendieron a 1.940.980 al año siguiente; como consecuencia, el producto bruto disminuyó en un 14,14%. A su vez y según la misma fuente, la empresa del Tranvía de Miranda había pasado de los 2.056.051 de viajeros registrados en 1919 a tan solo 1.672.538 en 1920. A pesar de esta reducción de pasajeros, algo mayor en proporción a la sufrida por la Red Santanderina de Tranvías, la contracción del beneficio bruto obtenido en 1920 por el Tranvía de Miranda había sido de sólo el 0,42 % con respecto a las cifras de 1919. En este caso, la compensación de gastos se había alcanzado al incrementar el precio de los billetes.

En este contexto de escasa rentabilidad empresarial, entre finales de 1921 e inicios de 1922, la Red Santanderina de Tranvías es adquirida por la compañía del Tranvía de Miranda (*El Financiero*, 5/5/1922)<sup>44</sup>. De este modo, se consigue finalmente reunir en una sola empresa la explotación de todas las líneas de tranvía existentes en la ciudad, lo que por entonces sumaba una trama de más de 35 kilómetros de vías, como se recoge en un artículo dedicado a promocionar los atractivos turísticos de Santander, escrito por Enrique Garro, autor de diversas crónicas de viaje (*ABC*, 16/6/1922, p. 6).

Al año siguiente, 1923, la empresa del Tranvía de Miranda se plantea la prolongación del ramal de la Segunda playa del Sardinero hasta el faro de Cabo Mayor (*El Financiero*, 17/8/1923). Un primer proyecto había sido ya presentado en 1916 en la Dirección general de Obras públicas por Antonio Gutiérrez Cossío, propietario de terrenos en la zona (*Gaceta de Madrid*, 17/11/1916, y *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 10/12/1916). El motivo alegado era contar con un medio de transporte colectivo para desplazarse al Hipódromo de Bella Vista, construido por el Ayuntamiento en 1916 con una pista de 2.400 metros, para emular las celebraciones veraniegas de otras ciudades turísticas como Trouville, Deauville, Ostende o San Sebastián. El relanzamiento del proyecto tranviario despierta el interés de los propietarios de los terrenos por los que habría de pasar el nuevo ramal en la zona próxima del pueblo de Cueto, puesto que se preveía, una vez más, la posibilidad de construir fincas de recreo, chalets y casas de campo.

A mediados de esta década de 1920, desaparecida la competencia entre empresas tranviarias al concentrarse todos los servicios en una única sociedad anónima, surge una nueva rivalidad: la ejercida por algunas camionetas automóviles que empiezan a trasladar viajeros desde la ciudad hacia el Sardinero, sobre todo durante los meses de verano. Esta situación es recogida por la compañía del Tranvía de Miranda en su Memoria de 1926 (*El Financiero*, 16/9/1927). A pesar de todo, dicha empresa siguió prestando sus servicios hasta comienzos de los años cincuenta. En 1951, siendo alcalde Manuel González Mesones, se crea la empresa municipal de Transportes Urbanos (EMTU). En estos años desaparecen concluyentemente los tranvías de la ciudad, sustituidos por trolebuses que contaban con la ventaja de no necesitar vías para hacer su recorrido, como el de la línea 1 que a partir de julio de 1951 comenzó a desarrollar el trayecto entre la plaza de Valdecilla y el Sardinero, remplazando al anterior tranvía (Orden de 6/11/1952, B.O.E., 17/11/1952) y siguiendo la dirección este-oeste, ya habitual en el tráfico de la ciudad.

## 8. Conclusiones

Como ha puesto de relieve Horacio Capel (2011), los tranvías han desempeñado históricamente un papel decisivo en la creación y el desarrollo de espacios urbanos, tanto

---

<sup>44</sup> En 1922 el Consejo de Administración del Tranvía de Miranda estaba compuesto por Manuel Huidobro como presidente y Vicente Quintana, segundo marqués de Robrero, como vicepresidente. El padre de este último, Felipe Quintana, primer marqués de Robrero nombrado por Amadeo I, tuvo la concesión de los baños en la playa de La Magdalena desde la década de 1870. Otros accionistas del Tranvía de Miranda en esta década de 1920 eran Enrique González Camino, José Estrada, Jaime Ribalaygua, José Pardo Gil, Juan Correa y José María Gutiérrez Calderón (*El Financiero*, 5/5/1922).

por sus recorridos como por sus terminales, definiendo los viarios, configurando nuevos barrios o ciudades y promoviendo la aparición de nuevas zonas de actividad económica. En este sentido, como parece confirmarse en el caso de Santander, los proyectos urbanísticos e inmobiliarios, asociados a la creación y prolongación de líneas de tranvía para conectar con nuevas áreas de expansión urbana, fueron tanto o más rentables que la explotación de las propias concesiones de transporte.

Los tranvías santanderinos, a lo largo de sus casi ochenta años de historia entre la primera concesión obtenida en 1873 y el cierre definitivo de líneas a comienzos de la década de 1950, fueron gestionados por un número elevado de empresas concesionarias y de inversores privados. Esta diversidad empresarial conllevó una heterogeneidad de intereses y estrategias, entre los que a menudo primó la obtención de beneficios particulares frente a la utilidad colectiva. Estas circunstancias llegaron a generar algunos conflictos entre los concesionarios y la Administración Pública, como el planteado en relación con el ya electrificado tranvía de la costa por la Sociedad El Sardinero en disconformidad con la Real Orden de 17/1/1913, que regulaba las tarifas máximas aplicables, establecía la continuidad del servicio a lo largo de todo el año y no sólo en los meses de máxima afluencia, fijaba su duración diaria, y limitaba el período máximo de concesión, determinando la reversión al Estado y al Ayuntamiento una vez transcurridos setenta años.

En los primeros años y prácticamente hasta finales del siglo XIX predominaron las pequeñas empresas instauradas a partir de capitales locales, que explotaron pequeños trayectos en conexión con las principales zonas de expansión urbana dentro del municipio. En el conjunto de estas nuevas áreas, que gracias al transporte fueron integrándose en la ciudad, destacaron primordialmente los espacios especializados en usos residenciales y de ocio para las clases burguesas, en combinación con las prácticas de veraneo histórico. De esta manera, el deseo de enlazar Santander con el Sardinero fue el motivo fundamental para la creación de los primeros trayectos y medios de transporte, desde los servicios de carruajes a inicios de la segunda mitad del XIX hasta los posteriores ferrocarriles urbanos de vapor, y finalmente los tranvías eléctricos.

En la fase finisecular, lo mismo que en otras ciudades españolas, las concesiones tranviarias anteriores se vieron ampliadas en la extensión de sus trazados que en algunos casos sobrepasaron los límites municipales para enlazar con otros núcleos próximos, al tiempo que las empresas existentes fueron absorbidas por sociedades anónimas. En estas nuevas compañías participaron capitales externos, en algunos casos extranjeros como la belga Sociéte anonyme des tranways de Santander y du Sardinero, que, establecida entre 1898 y 1902, concentró los servicios del tranvía urbano y del ferrocarril de la costa. Una situación similar se produjo con la Red Santanderina de Tranvías, que desde 1911 a 1917 trató de aglutinar la gestión de las líneas de tranvías eléctricos.

Sin embargo, salvo en estos momentos puntuales y pese a las sucesivas reestructuraciones empresariales, los inversores locales siguieron manteniendo un control considerable del transporte santanderino, definiendo trayectos y participando directamente en los procesos de urbanización y en los negocios inmobiliarios relacionados con el diseño de trazados (Tranvía Urbano, Sociedad El Sardinero, Tranvía

de Miranda). En varios casos, estos inversores locales estuvieron además vinculados con otras actividades productivas desarrolladas en la provincia, en sectores como el financiero, ferroviario, metalúrgico y eléctrico.

La pluralidad de empresas tuvo su reflejo en los desiguales anchos de vías, en las diversas características del material móvil utilizado por cada línea y en los diferentes sistemas de tracción empleados. En cuanto a estos últimos, es de señalar la coexistencia en el tiempo de tres formas de propulsión distintas: la animal mediante mulas o caballos, la de locomotoras de vapor y la eléctrica, aunque es cierto que estos tres sistemas motores tendieron a sucederse consecutivamente o a adaptarse a las características y al nivel de urbanización de los espacios por los que transitaban las líneas de tranvía.

Hasta la primera década del siglo XX no se logró electrificar toda la trama. Este esfuerzo modernizador, desarrollado a partir de 1908, fue una vez más correlativo al incremento de la urbanización y al crecimiento demográfico, y atrajo nuevas inversiones en unas fechas en las que Santander estaba alcanzando su máximo auge como ciudad de veraneo a escala española. Así, ya en los años veinte, se consiguió contar con una red considerablemente amplia, de unos 35 kilómetros de extensión, si bien focalizada en un recorrido longitudinal entre el Sardinero, Puertochico, el Muelle, el ensanche del Este, la Alameda primera, la calle Burgos, la Alameda segunda y Cuatro Caminos, delimitando las que ya en décadas posteriores seguirían siendo las principales arterias de flujo y crecimiento urbano.

La municipalización del transporte santanderino y, con ella, la desaparición de los tranvías se produce a mediados del siglo XX, cerrándose así toda una larga y dinámica etapa histórica, con notables repercusiones en la configuración del espacio urbano actual

APÉNDICE.

Transporte urbano de viajeros en Santander 1846-1920, cuadro de síntesis

fechas	medio de transporte		denominación	itinerario	tracción	longitud explotada (kms.)	promotores
	carrajes tirados por mulas y caballos	tranvías					
cca. 1847	carrajes tirados por mulas y caballos		carrajes al Sardinero por el camino viejo de Miranda	centro urbano, Molinedo, Miranda, Sardinero (Primera playa).	animal	2,58 (aprox.)	Juan de la Pedraja
1872: proyecto 1875: inicio servicio 1888: 1ª transferencia 1902: 2ª transferencia 1912-13: gestión mancomunada y electrificación	tranvías: 1875-1876 tracción animal a partir de 1877 de vapor 1912 tranvía eléctrico	tranvía de Gandarillas o de la costa	Plaza del Príncipe, Arcos de Dóriga, calle Herrán Cortés, calle Vado-Ras, calle General Espartero, Molinedo, calle Juan de la Cosa, San Martín, Magdalena, Plaza del Panuelo, Primera y Segunda playas del Sardinero.	animal / vapor eléctrica (1912)	4,60		(Pedro Ruiz Castellanos y Juan Manuel Morales García, 1872). - Compañía La Santanderina: Santos Gandarillas Udaeta, Antonio Huidobro, Manuel Rodríguez Parete y Alberto de Vidai (1873). - Société anonyme des tramways de Santander et du Sardinero (1898). - Sociedad El Sardinero (1902) / Red Santanderina de Tranvías (1913).
1880: proyecto 1883: inicio servicio 1888: 1ª transferencia 1902: 2ª transferencia 1908-09: electrificación y prolongación a El Astillero 1911: 3ª transferencia	tranvía de mulas y de vapor 1909 tranvía eléctrico	tranvía urbano	Puerto Chico, Molinedo, Estación del Norte, Alameda Primera, Alameda Segunda, Cuatro Caminos, Peñacastillo, Muriedas, El Astillero.	animal (centro urbano) vapor (tramo Sin Fernando-Peñacastillo) eléctrica (1908-09)	4,2 (hasta 1908) 11,80 (tras prolongación a El Astillero)		- Compañía Tranvía Urbano: Juan Pablo Gutiérrez Colomer y Felipe Sánchez Díaz (1883). - Société anonyme des tramways de Santander et du Sardinero (1898). - Empresa metalúrgica Nueva Montaña (1908). - Red Santanderina de Tranvías (1911).
1888: proyecto 1892: inicio servicio 1897-1901: transferencia 1917: caducidad	tranvía de vapor	tranvía de Pombo o del túnel	Calle del Martillo, calle de Daoiz y Velarde, calle Peña Herbosa, Molinedo, Tetuán, túnel, La Carriá, Plaza del Panuelo Sardinero.	vapor	2,46		- Compañía Tranvía e vapor Sardinero: Lino Carcho y Zárraga, Arturo y César Pombo (1890-1891). - Sociedad El Sardinero (1901).
1894: proyecto 1897: inicio servicio 1911-12: electrificación y prolongación	tranvía de mulas 1912 tranvía eléctrico	tranvía de Miranda	Calle Colobás, calle del Martillo, calle de Sta. Lucía, paseo de la Concepción, Miranda. Paseo de La Magdalena, camino del Cañón, Primera playa del Sardinero, plaza de las Brisas, Segunda playa.	animal eléctrica (1912)	1,90		- Compañía Tranvía de Miranda: Rafael Martín, propietarios de terrenos del paseo de la Concepción y Miranda (1894-1895) - Red Santanderina de Tranvías (participación) (1912-1913)

## Fuentes documentales

- Colección fotográfica de Víctor del Campo Cruz, Colección fotográfica de Fossemalle, Colección Cecilia Gutiérrez Arriola y Fondo Pablo Hojas. Centro de Documentación de la Imagen de Santander (CDIS), Ayuntamiento de Santander.
- Plano de la ciudad de Santander, de Joaquín Pérez de Rozas y Germán Mazo (grab.). 1:5.000, 1865.
- Plano industrial y comercial de la ciudad de Santander. (Imp. y Lit. Sucesores de N. Ramírez y Cía.), 1880.
- Plano de Santander, de Ramón Lavín Casalis, 1896.
- Plano de la ciudad de Santander. Real Sociedad Amigos del Sardinero. 1:10.000, 1925.
- Plano Santander, incluido en: Guía de Santander, de Elías Ortiz de la Torre, Madrid, 1930.
- Plano de Santander, en: Guía práctica de Santander y su provincia: planos, callejero, turismo, comercios, industrias. Imprenta Librería Moderna, [ca. 1934]
- Rojo, Máximo, 1856. Memoria descriptiva, presupuesto y condiciones del proyecto de mejora del puerto de Santander, formado en virtud de Real orden de 27 de marzo de 1852. Madrid, Imprenta de don José de la Peña, 48 p.

## Bibliografía

- Alberich González, Joan, 2013. Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid. MAF, Madrid.
- Alvargonzález, Ramón, 1985. Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963). *Ería*. 9, 131-187.
- Barquín Gil, Rafael, 2013. El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900). *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. 24, 110-136.
- Barreda, Fernando, 1957. Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII. En: *Aportación al estudio de la historia económica de la montaña*. Banco de Santander, Santander, pp. 481-614.
- Capel, Horacio, 2011. Los ferro-carriles en la ciudad: redes técnicas y configuración del espacio urbano. *Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Colección de historia ferroviaria 9*, Madrid.
- García de Enterría Martínez-Carande, Eduardo, 1953. El servicio público de los transportes urbanos. *Revista de Administración Pública*. 10, 53-88.
- Gil de Arriba, Carmen, 1992. Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936. Universidad de Cantabria y Fundación Marcelino Botín, Santander.
- \_\_\_\_\_, 2002. Ciudad e imagen. Un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander.

- González Echegaray, M<sup>a</sup> del Carmen, 1989. Del Muelle a Cañadío, historia del primer ensanche de Santander. Santander.
- Larrinaga, Carlos, 2007. El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao.
- \_\_\_\_\_, 2008. Railes en San Sebastián. Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. 15, 76-110.
- López-Calderón Barreda, Manuel, 2015. El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe. Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril. Federación de Asociaciones en Defensa del Patrimonio Natural y Cultural de Cantabria (Acanto), Santander.
- Martínez López, Alberte, 2002. Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948. En: Matilla Quiza, María Jesús et al.: Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 149-179.
- Martínez López, Alberte y Mirás Araujo, Jesús, 2013. El transporte urbano y su modernización en España, 1850-2010. En: Barciela López, Carlos et al. (eds.): Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea. Rubbettino Editore, pp. 205-229.
- Martínez Vara, Tomás, 1983. Santander de villa a ciudad: un siglo de esplendor y crisis. Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Santander, Santander.
- Maruri, Ramón, 1990. La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850: cambio social y de mentalidad. Universidad de Cantabria, Santander.
- McKay, John P., 1976. Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe. Princeton University Press, Princeton.
- Núñez Romero-Balmás, Gregorio, 1991. Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías españoles: el Recueil Financier de Bruselas. Revista de Historia Económica. 3, 561-573.
- Pozueta Echavarri, Julio, 2006. El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas. En: Fortea Pérez, José Ignacio y Gelabert, Juan Eloy (coords.): La ciudad portuaria atlántica en la historia, siglos XVI-XIX. Universidad de Cantabria, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, pp. 45-84.
- Sazatorinil Ruiz, Luis, 2001. Santander, ciudad burguesa y los ensanches. En: Arte en Cantabria. Itinerarios, Universidad de Cantabria, Aula de Etnografía, pp. 233-240.
- Simón Cabarga, José, 1980a. Santander en la historia de sus calles. Institución Cultural de Cantabria, Diputación provincial de Santander, Santander.
- \_\_\_\_\_, 1980b. Santander, biografía de una ciudad. Ediciones Librería Estdvio, Santander.
- Comisión Europea, 2011. Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. COM (2011):144 - final.

- Garrido Cuenca, Nuria, 2011. "Política común de transporte y redes transeuropeas. Orígenes y retos. Hacia un renovado modelo de la política de infraestructuras para la Europa del Tratado de Lisboa" en Ortega Alvarez, Luis Ignacio, y Susana de la Sierra Morón (coor). Estudios de la Unión Europea. Universidad de Castilla-La Mancha: 457-499.
- Giménez Peris, Ramón, 1989. "El proceso de construcción del Mercado Único agroalimentario". Revista de Estudios Agrosociales. 148, 171-179.
- Gutiérrez Puebla, Javier, 2004. "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales". Investigaciones Regionales, 5: 199-221.
- Izquierdo De Bartolomé, Rafael, 2003. Transporte sostenible y sostenibilidad energética. Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- \_\_\_\_\_, 1986. "La Política Común de Infraestructuras de Transporte y su financiación mediante los fondos e instrumentos comunitarios". Revista de Obras Públicas, abril-mayo: 273-286.
- Izquierdo, J. et al., 2006. Modos de transporte y Política Europea. UNED, Madrid.
- López Basaguren, Alberto, 2006. "Las infraestructuras de red en la UE: las Redes Transeuropeas de Transportes y de Energía". Ekonomiaz: Revista vasca de economía, 63: 212-236.
- Martínez Álvaro, O., 1989. Treinta años de la política de transportes de la Comunidad Europea. Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.
- Muñoz, César, 2016. "Una nueva Política Europea de Infraestructuras de Transporte: El Mecanismo Conectar Europa". Revista Universitaria Europea, 24: 71-94.
- Nieto Solís, J. A., 1998. Fundamentos y políticas de la Unión Europea. Siglo XXI, Madrid.
- Ortiz Blanco, Luis, y Ben van Houtte, 1996. Las normas de competencia comunitarias en el transporte. Civitas y Fundación Universidad Empresa, Colección de Cuadernos de Estudios Europeos, Madrid.
- Unión Europea, 1992. Tratado de la Unión Europea, firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992. Diario Oficial de las Comunidades Europeas, 191, 29 de julio de 1992: 1-112.
- \_\_\_\_\_, 2013. Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE. Diario Oficial de la Unión Europea. 348, 20 de diciembre de 2013: 1-128.
- \_\_\_\_\_, 2013. Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo Conectar Europa, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010. Diario Oficial de la Unión Europea, 348, 20 de diciembre de 2013: 129-171.

- Vasallo, José Manuel, y María Ángeles Baeza, 2011. “Las Redes Transeuropeas de Transporte, RTE-T”. *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 19: 39-74.
- Vleugel, Jaap y Nijkamp, Peter, 1991. “Estrategias políticas para resolver la carencia de redes de transporte en Europa”. *Revista de Estudios Regionales*, 30: 35-56.