

# ITINERARIOS GEOGRÁFICOS

Nº4 Octubre 2020



**El Área Metropolitana de Santander.  
Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía**

**OLGA DE COS GUERRA  
GERARDO J. CUETO ALONSO**

Departamento de Geografía,  
Urbanismo y Ordenación del Territorio  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



# CRÉDITOS

## Dirección

Gerardo J. Cueto Alonso  
Olga de Cos Guerra

## Consejo editorial

Virginia Carracedo Martín  
Ángela de Meer Lecha-Marzo  
Carmen Delgado Viñas  
Manuel Frochoso Sánchez  
Juan Carlos García Codron

## Consejo científico

Alberto Ansola Fernández  
Manuel Corbera Millán  
Concepción Diego Liaño  
Pablo Fernández de Arroyabe Hernaez  
Carolina Garmendia Pedraja  
Carmen Gil de Arriba  
Juan José González Trueba  
Elena Martín Latorre  
Sebastián Pérez Díaz  
Domingo Rasilla Álvarez  
Pedro Reques Velasco  
Cecilia Ribalaygua Batalla  
Victoria Rivas Mantecón  
José Sierra Álvarez

## Edición y cartografía

Valentín Castillo Salcines

## Edita

Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria.  
Avenida de los Castros S/N. 39005. Santander, Cantabria.

## ISSN

2605-5406



**El Área Metropolitana de Santander.  
Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía**

**Olga de Cos Guerra  
Gerardo J. Cueto Alonso**

Índice

I	Introducción. La gobernanza del Área Metropolitana de Santander como asignatura pendiente	7
II	A pesar de la ausencia de un concepto oficial, es posible delimitar el fenómeno metropolitano: propuesta de delimitación del Área Metropolitana de Santander	8
III	Principales rasgos socio-demográficos y funcionales del Área Metropolitana de Santander	11
IV	Un recorrido por el Área Metropolitana de Santander: unidades, ejes y elementos articuladores	13
	IV.1 Parada 1: S-20	15
	IV.2 Parada 2: Soto de la Marina y PCTCAN	17
	IV.3 Parada 3: Urbanización del Alto del Cuco	18
	IV.4 Parada 4: Peñacastillo. Vista sector occidental del área metropolitana	19
	IV.5 Parada 5: Nueva Montaña	22
	IV.6 Parada 6: Marismas Negras de Astillero	25
	IV.7 Parada 7: Pontejos	27
V	La vertebración de la Bahía de Santander: las infraestructuras de transporte	31
VI	Bibliografía	32

# El Área Metropolitana de Santander. Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía

Olga de Cos Guerra  
Gerardo J. Cueto Alonso

**Recorrido:** Santander-Peñacastillo-Astillero-Pontejos

**Paradas/lugares de interés:**

S-20

Soto de la Marina y PCTCAN

Urbanización del Alto del Cuco

Peñacastillo

Nueva Montaña

Marismas Negras de Astillero

Pontejos

**Medio de transporte:** preferentemente vehículo motorizado

**Duración aproximada:** 4 horas

**Dificultad:** baja

**Época recomendada:** todo el año

**Objetivos:**

Conocer la realidad metropolitana de Santander en el contexto de la Bahía.

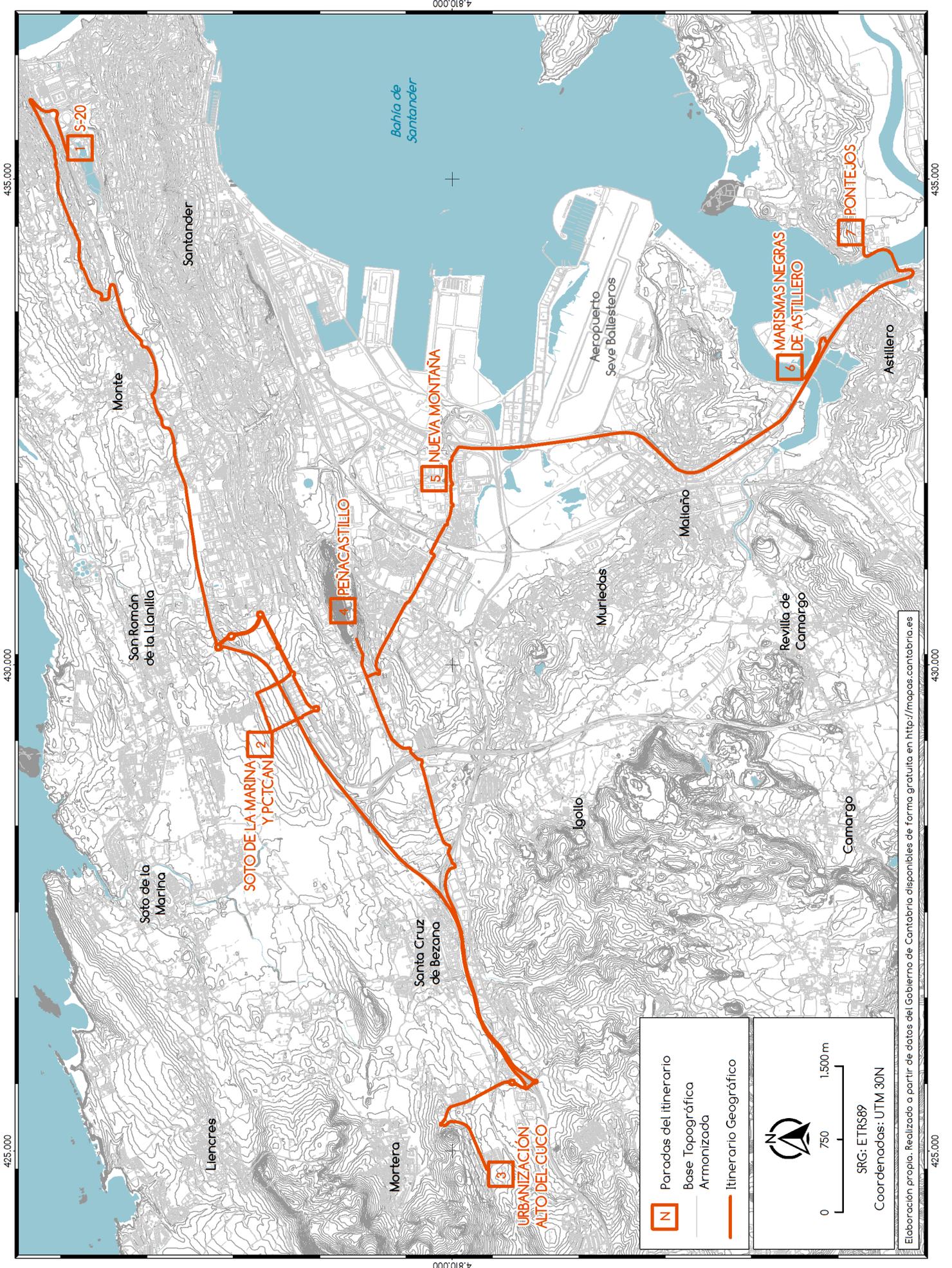
Tomar conciencia de la idea de unidad y realidad funcional por encima de la aparente mezcla anárquica de usos.

Observar espacios residenciales, funcionales y naturales característicos de entornos periurbanos.

**Descripción breve:**

En torno a las ciudades se organizan áreas funcionales con intensos procesos de artificialización del suelo y alta movilidad pendular diaria. En este sentido, el itinerario por el área metropolitana de Santander permite la comprobación de la configuración de una realidad funcional con un área periurbana de carácter residencial pero también funcional y con papel de garantía de entornos naturales, fundamentalmente localizados en áreas de costa y marisma. Este conjunto está organizado y estructurado a partir de las vías de comunicación que canalizan la intensa movilidad inter-municipal propia del territorio visitado. Si bien, el mayor reto de este recorrido es trasladar la idea de unidad y estructura lógica subyacente que confiere al conjunto, precisamente, un claro patrón espacial más allá de la aparente distribución anárquica y difusa de piezas o unidades. Dentro del aparente desorden hay un orden, una pauta, una tendencia y unos procesos característicos y propios de los espacios metropolitanos que se dan en Santander, como si se imitara la pauta de los grandes sistemas y regiones metropolitanas españolas. Aquí el fenómeno tiene menor dimensión y se produce con una década de retraso, a la par que otras ciudades medias, pero en definitiva es muestra de una innegable realidad metropolitana funcional en el marco de la Bahía de Santander.

# LOCALIZACIÓN



## El Área Metropolitana de Santander. Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía

Olga de Cos Guerra<sup>1</sup>

Gerardo J. Cueto Alonso<sup>2</sup>

Grupos de investigación Espacios y Territorio: Análisis y Ordenación<sup>1</sup>

Grupo de investigación en Geografía Histórica del Paisaje<sup>2</sup>

Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio

Universidad de Cantabria

[olga.decos@unican.es](mailto:olga.decos@unican.es)<sup>1</sup>

[gerardo.cueto@unican.es](mailto:gerardo.cueto@unican.es)<sup>2</sup>

*En torno a la Bahía de Santander se configura un paisaje de carácter híbrido urbano-rural, con diversidad de unidades internas que presentan difusos límites entre sí, a modo de líneas imprecisas que se hacen también patentes si pretendemos acotar el perímetro del área metropolitana de Santander. Así, el periurbano se muestra ante nuestros ojos como un fractal aparentemente anárquico de diferentes usos (residenciales, industriales, comerciales, de servicios, agrícola-ganaderos...), junto a infraestructuras y espacios libres, que manifiestan, precisamente, a través de su dinamismo y diversidad, una identidad de conjunto, con unos patrones de ocupación más intensos en las proximidades de los principales núcleos dinamizadores.*

*Con ello, el paisaje periurbano evoca un collage integrado por diversos escenarios, entre los que destaca el periurbano residencial, asociado principalmente a edificaciones de baja densidad altamente consumidoras de suelo, por las que se ha optado especialmente en los municipios de Camargo, Piélagos o Villaescusa; por otro lado, destacan los núcleos tradicionales absorbidos por su ubicación en los ejes de crecimiento periurbano (Herrera, Revilla, Guarnizo, Mortera o Vioño, entre otros). Atendiendo a la especialización funcional, destaca el escenario periurbano de actividades económicas que engloba instalaciones industriales con emplazamientos independientes –como Ferroatlántica y Global Steel Wire– y parques empresariales y polígonos industriales (Morero, Raos, La Cerrada, Trascueto, etc.). Este paisaje incluye también los centros y parques comerciales, relativamente próximos entre sí y en posiciones estratégicas, que ejercen una importante fuerza dinamizadora y transformadora sobre su entorno. El conjunto se encuentra vertebrado por las principales infraestructuras a través de los tramos de autovía A-67 y S-10-20-30, en torno a las cuales se ha concentrado buena parte del crecimiento residencial. Junto a ellas destacan el puerto y el aeropuerto, que constituyen destacados y característicos centros de transporte en el conjunto observado. Un escenario más que debe ser considerado en el paisaje periurbano, por su papel generador de servicios ecosistémicos, es el de los grandes parques y áreas de verdes como la Sierra de Peña Cabarga, las sendas de Parayas, las marismas Negra y Blanca, la isla de Morero, las sendas de la ría de Solía... Finalmente, hay que considerar los habituales espacios vacíos, de dimensiones y perfil diverso, que están, en su caso, pendientes de recuperación, uso y puesta en valor.*

Olga de Cos Guerra. “El fractal metropolitano”. *El Diario Montañés*, 12 de mayo de 2019.



## I. INTRODUCCIÓN. LA GOBERNANZA DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER COMO ASIGNATURA PENDIENTE

En el contexto de la Comunidad Autónoma de Cantabria ha habido distintos momentos en las últimas décadas en los que desde el ámbito normativo y político se ha hecho referencia al área metropolitana de Santander, como son la Ley 8/1999 de Comarcas de la Comunidad Autónoma de Cantabria y el Plan de Gobernanza del Gobierno de Cantabria de 2004. Sin embargo, van transcurriendo los años y hoy en día, en el año 2020 en el que se presenta este itinerario, el área metropolitana de Santander sigue sin constituir una realidad administrativa local.

También es preciso señalar que no es una extrañeza en el conjunto de España, sino todo lo contrario. La cuestión metropolitana sigue siendo una asignatura pendiente en nuestro país, especialmente si nos comparamos con otros países europeos referentes en la cuestión metropolitana, como son Alemania, Francia, Reino Unido y, más recientemente, Italia (Hildenbrand, 2017). Por ello, mientras que en otros países europeos cuentan con fórmulas de gobernanza metropolitana *soft* y *hard*, en España actualmente solo hay dos casos con ley de creación de área metropolitana (Barcelona y Vigo) y una voluntad política de creación de la de Valencia.

Son varias las causas que contribuyen al retraso español en la cuestión metropolitana. Según A. Hildenbrand (2017) la base del problema radica tanto en el ámbito legislativo (y más concretamente en la formulación de la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local), como en el urbanístico (por la escasez de planes territoriales metropolitanos aprobados), a lo que se suman limitantes en la esfera administrativa (ya que no se potencia lo metropolitano desde las instituciones nacionales) y una ausencia de debate social.

Adicionalmente, no hay un marco conceptual único sobre las áreas metropolitanas. Se reconocen rasgos y pautas en el ámbito científico, pero desde las instituciones no se ha abordado esta indeterminación conceptual, aspecto que contribuye también negativamente a su identificación y, por tanto, delimitación.

En este contexto, y volviendo al ámbito que nos ocupa, hay que tener en cuenta que según la Ley de Comarcas 8/1999\*, el área metropolitana de Santander puede ser entendida como una comarca; de hecho, se puede calificar como la comarca más dinámica de la región, por lo que debería tratarse de forma específica por su carácter estratégico y por las implicaciones de su dinámica en el territorio circundante.

\*La Ley 8/1999 (desarrollada en 44 artículos, tres disposiciones adicionales y dos disposiciones finales) en su Disposición Adicional Tercera hacía referencia al área metropolitana, estableciendo que *la ley no sería de aplicación al municipio de Santander, que tendría su propia Ley de Constitución de Área Metropolitana.*

Por otro lado, a finales de 2004 en el *Plan de Gobernanza* del Gobierno de Cantabria se planteaba ya el objetivo de desarrollar el área metropolitana de Santander, objetivo que muestra el interés político en el asunto, si bien no llegó a abordarse. El tema metropolitano es recurrente en agendas políticas; de hecho, recientemente, hay que señalar que -ante la puesta en marcha de la redacción del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Santander- algunas voces desde la administración local vuelven a traer a primer plano la necesidad de retomar la cuestión metropolitana en el área de la Bahía. Sin ánimo de contribuir al debate, es importante considerar que nos encontramos ante la comarca más dinámica de la región; un área en la que acontece tal complejidad de procesos que su gestión y planificación desde las figuras de planeamiento municipal es difícil, sino imposible, lo que con el tiempo nos llevará a plantear la incorporación del nivel metropolitano como escalón necesario para la gobernanza de estos dinámicos territorios que deben dar respuesta al marco establecido por los Objetivos de Desarrollo



Sostenible ODS y más específicamente por la Agenda Urbana, aprobada en Consejo de Ministros en 2019 como una verdadera “política urbana nacional” (De la Cruz, 2019). Entre los temas a abordar aparecen cuestiones claves como: la prevención y erradicación de la pobreza y la exclusión social o el cambio climático y la transición energética ¿realmente se podrá dar respuesta a esas cuestiones en ámbito urbano sin una perspectiva intermunicipal, sin una colaboración y sin un diálogo por parte de las administraciones locales?

## II. A PESAR DE LA AUSENCIA DE UN CONCEPTO OFICIAL, ES POSIBLE DELIMITAR EL FENÓMENO METROPOLITANO: PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER

El fenómeno metropolitano es un objeto de investigación de larga tradición en Geografía. En ese contexto, algunos autores relevantes como Feria (2020) llegan incluso a jerarquizar las áreas metropolitanas españolas sobre la base de las delimitaciones a nivel europeo de las áreas urbanas funcionales (FUA) y establece que Santander se encuentra en la tipología de áreas metropolitanas estándar, entendida como un área consolidada de tamaño medio con una estructura basada en una ciudad central que se suburbaniza en los municipios del entorno.

El proceso de metropolización en el área de la Bahía es tan destacado, que a nivel europeo (Dijkstra & Poelman, 2012) se identifica una gran área urbana funcional de 21 municipios, entre los que se encuentra incluido también Torrelavega; desde ese punto de vista estaríamos ante un sistema polinuclear, o más bien bipolar, donde los núcleos de Santander y Torrelavega ejercen sus propias áreas de influencia.

A pesar del enfoque citado, correspondiente a áreas urbanas funcionales, en este itinerario nos centraremos en el área metropolitana de Santander; es decir, el área que gravita en torno a la Bahía y a la ciudad de Santander, el cual cuenta ya con una serie de antecedentes que le aportan solidez e interés en el conjunto analizado.

Este ámbito está localizado en la Marina central de Cantabria y se encuentra presidido por la ciudad de Santander y por la Bahía, que actúa como hito paisajístico dominante y deja en segundo plano el entorno natural en el que el conjunto metropolitano se instala, configurando una unidad funcional articulada por los principales ejes de transporte de la región y marcada por una elevada intensidad de ocupación, tanto en términos absolutos como, especialmente, relativos al alojar en poco más del 5% de la superficie de Cantabria prácticamente el 50% de la población de la Comunidad Autónoma. Se trata de un ámbito que responde a una realidad funcional, con una elevada presencia de procesos de artificialización del suelo, así como intensidad de movimientos pendulares diarios (*commuting*).

La comprensión de la configuración actual del área metropolitana de Santander exige tomar como referencia el **Plan Comarcal de 1955**, documento de ordenación urbanística supra-municipal que incluyó Santander y parte de Camargo, El Astillero, Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar. Esta figura comarcal -prevista para 50 años de vigencia pero que quedó en solo algo más de la mitad (Ortiz y Valdeolivas, 1990)- contribuyó a configurar el área metropolitana que hoy conocemos. Su legado se manifiesta fundamentalmente en la segregación social del espacio y en la zonificación funcional. Así, los usos residenciales se ubicarían en el tercio Norte, en torno a Santander y hacia el Este y Oeste, con un polo secundario hacia el Sur-Oeste que incluyó Muriedas, Maliaño y Astillero. Por otro lado, las actividades comerciales y administrativas se ubicarían en la ciudad central, mientras que la industria y las principales infraestructuras de transporte se concentrarían esencialmente en el arco Oeste de la Bahía. Posteriormente, tras el intento fallido del Plan Bahía en los años 70, el Plan Comarcal fue sucedido por planeamientos municipales para Santander, Camargo, El Astillero y Santa Cruz de Bezana y por las **Normas Subsidiarias del Arco Sur** que integraron los términos de Entrambasaguas, Medio Cudeyo, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Monte, Ribamontán al Mar y Villaescusa.



A pesar de la dificultad de precisión espacial y de la ausencia de consenso y de definición unívoca de lo metropolitano, es posible hacer una propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander, asumiendo dificultades conceptuales de base a las que se unen otros problemas derivados de la escasez de fuentes detalladas sobre aspectos tan destacados como la movilidad o los ritmos de vida.

Para ello se diseña un modelo SIG-Multicriterio sobre todos los municipios que han formado parte de las figuras de planeamiento comarcal descritas anteriormente, así como los términos municipales colindantes a ellos (De Cos, 2005a; 2005b). Sobre esta base se llega a delimitar una comarca que en adelante constituirá el área metropolitana de Santander, definida por ser el territorio de influencia de la ciudad de Santander atendiendo a rasgos como la concentración demográfica, los procesos de descentralización, el predominio del perfil terciario y secundario, la aparición de nuevas centralidades terciarias en el periurbano, la vinculación mediante vías de comunicación que agilizan y favorecen los flujos diarios de desplazamientos pendulares, etc.

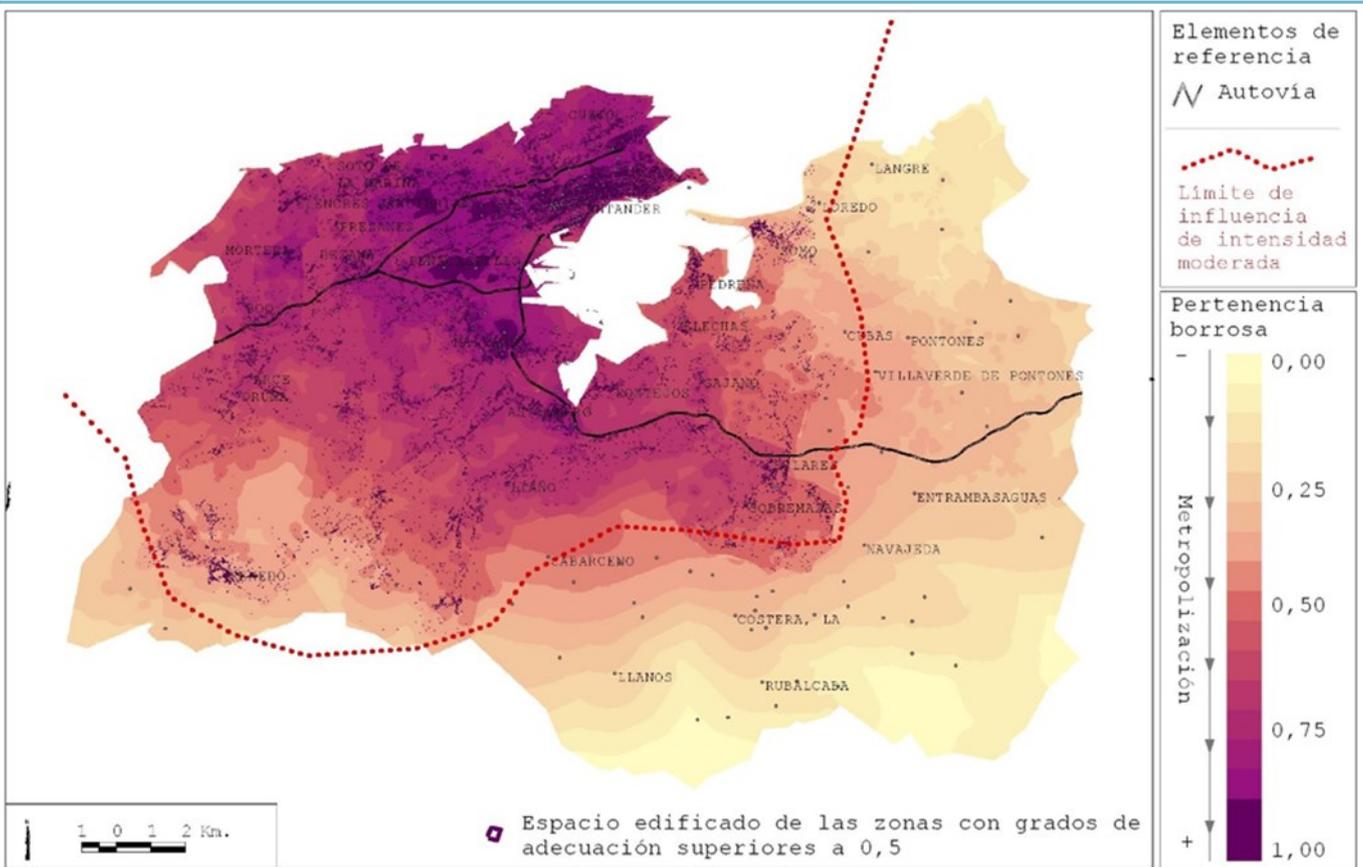
La propuesta de delimitación que se presenta a continuación supone el primer intento de delimitación cuantitativa de los municipios que se encuentran en la dinámica metropolitana en torno a la Bahía de Santander y responde a tres aspectos básicos (Martín y Allende, 1986):

- La configuración y características del espacio residencial.
- El perfil económico de la población ocupada.
- La accesibilidad.

Sobre la base de estos aspectos se plantea un modelo sintético que aúne los resultados parciales obtenidos en todos y cada uno de ellos. Para ello, se desarrolla una nueva evaluación multicriterio, mediante una combinación lineal ponderada. El resultado es un mapa de gradación de intensidad metropolitana (Mapa 1) que permite delimitar el área de influencia de Santander y distinguir importantes diferencias entre el sector oriental de la bahía y el occidental, en el que se aloja la ciudad de Santander.

El modelo muestra diferentes grados de vinculación, entre los que destaca especialmente el sector occidental de la bahía en torno a Santander-Camargo-Astillero, así como el eje que organiza la A-67 en dirección a Torrelavega, a su paso por Santa Cruz de Bezana y Piélagos. Esta vinculación metropolitana con Santander desciende progresiva e irregularmente en los sectores más alejados de Santander con valores ciertamente bajos, lo que pone de relieve la relativa desvinculación de ámbitos como los núcleos meridionales de Piélagos (más vinculados a Torrelavega), sectores del otro lado de la bahía, como Ribamontán al Monte y Ribamontán al Mar y, finalmente, los municipios ubicados a partir del límite natural impuesto por Peña Cabarga (Ureña y Gómez, 1984) con lo que se confirma que esta barrera física puede constituir un límite claro de la comarca de la bahía en su lado sur.





Elaboración O. De Cos. En: De Cos, O. (2005a).

Mapa 1. Modelo de metropolización del área de Santander, según criterios de accesibilidad, intensidad de ocupación y actividad económica.

El modelo multicriterio presentado sirve de base para la interpretación y zonificación interna del área metropolitana de Santander. De este modo, a partir de ciertos umbrales y condiciones previas se establece el límite externo, a la vez que se identifican los diferentes sectores de este ámbito, según su grado de vinculación metropolitana con la ciudad central.

Según la interpretación del modelo multicriterio, el área metropolitana de Santander tiene su límite máximo nueve términos municipales, de los 14 analizados, los cuales, según el orden obtenido por los valores medios de vinculación metropolitana son: Santander, Santa Cruz de Bezana, El Astillero, Camargo, Villaescusa, Piélagos, Ribamontán al Mar, Marina de Cudeyo y Medio Cudeyo.

Por otro lado, se observan grados de consolidación muy contrastados internamente, lo que sirve de base para plantear una zonificación interna, que interpreta de forma cualitativa los valores obtenidos inicialmente (Mapa 2). Así, a partir del valor medio de vinculación metropolitana de cada sección se identifican cinco zonas: dos asociadas a la ciudad de Santander (el centro urbano y la periferia consolidada) y tres directamente vinculadas a la dinámica metropolitana (la periferia externa, y los dos arcos periurbanos).

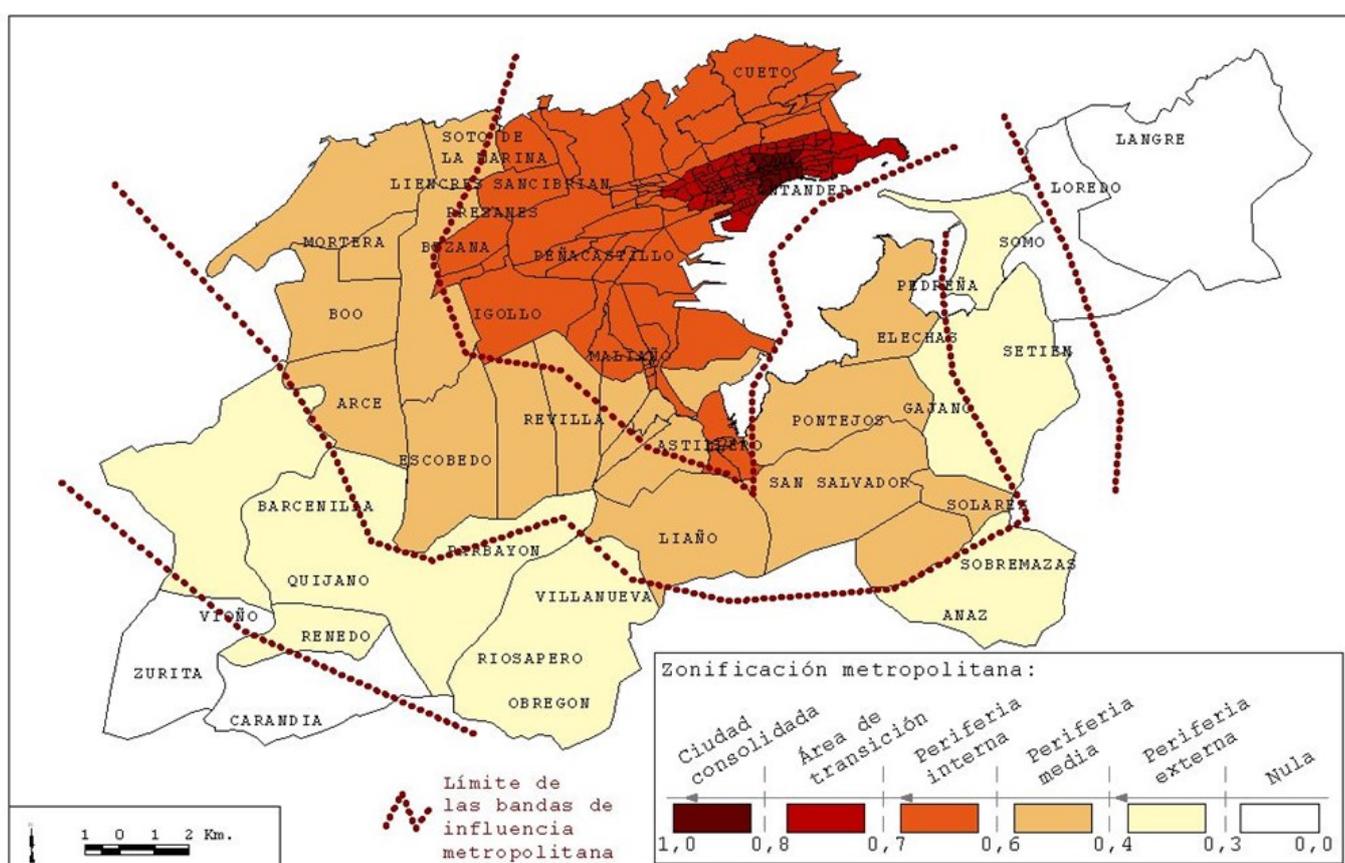
Las dos **zonas asociadas a la ciudad de Santander** son:

- El **centro urbano** se configura a partir de secciones compactas en el centro de Santander, que coinciden con el sector acotado por el Paseo Pereda por el sur hasta General Dávila y desde la zona de Calvo Sotelo por el oeste hasta las proximidades de Lope de Vega.
- Rodeando el sector central se configura un **área periférica consolidada** con la ciudad central, que sirve de transición hacia los sectores más externos. Abarca desde Cazofña y el Barrio Pesquero por el oeste hasta la zona de El Sardinero y la Península de la Magdalena por el este (Martín, 1999).



Las tres zonas vinculadas a la dinámica metropolitana corresponden a:

- La **periferia externa** que se muestra como un amplio sector que abarca los núcleos periféricos del municipio de Santander, así como las secciones limítrofes de Santa Cruz de Bezana y los sectores más próximos a la autovía del eje Maliaño - El Astillero.
- En torno a la periferia externa se organiza el **primer arco periurbano**, configurado por los núcleos septentrionales de Piélagos, enlazando con parte de Santa Cruz de Bezana, hasta el sector más interior de Camargo (Escobedo – Revilla), parte de Astillero (Guarnizo), Liaño en Villaescusa y las proximidades de Solares en Medio Cudeyo. Asimismo, llega al arco oriental de la bahía, al incluir parte de Marina de Cudeyo desde Pontejos a Pedreña.
- Finalmente, con una vinculación más débil se organiza el **segundo arco periurbano**, que se extiende por cinco municipios: parte de Piélagos, el sector más alejado de Villaescusa, Medio Cudeyo y Marina de Cudeyo, así como la sección de Somo en Ribamontán al Mar, la única del municipio que presenta cierto grado de vinculación en el área metropolitana de Santander.



Elaboración: O. De Cos. En: De Cos, O. y De Meer, A. (2007).

Mapa 2. Zonificación del área metropolitana de Santander, según grados de consolidación y vinculación con la ciudad central.

### III. PRINCIPALES RASGOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS Y FUNCIONALES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER

Los nueve términos municipales que integran el área metropolitana de Santander constituyen la pieza clave de la región, donde residen algo más de 280.000 habitantes, lo que hace que en poco más de 300 Km<sup>2</sup> -el 5,8% de la superficie regional- habite cerca del 50% de la población de la región (581.078 habitantes).



El conjunto metropolitano destaca en las últimas décadas por su **dinamismo**, que se manifiesta en la localización y expansión de nuevos focos de crecimiento residencial que protagonizan una ocupación difusa del territorio, resultado de un proceso de artificialización poco sostenible de acuerdo a las pautas de la Agenda Urbana. Buena parte de la trayectoria demográfica de este conjunto es consecuencia de las fuerzas descentralizadoras del núcleo de Santander constatables desde los años 90, que revierten en las tendencias progresivas de su área de influencia (Cuadro 1).

Todos los municipios, a excepción de Santander, presentan unas tasas de crecimiento medio interanual positivas para el periodo 1991-2020. Algunos municipios, como Piélagos o Santa Cruz de Bezana, superan el 5% de crecimiento medio anual durante todo el periodo considerado, lo que ha hecho que su población casi se triplique.

Municipio	Población total					Tasa de Crecimiento medio anual (%)	
	1991	2001	2011	2017	2020	1991-2020	2017-2020
Santander	191.079	185.231	179.921	171.951	172.539	-0,33	0,11
Camargo	20.451	23.308	31.556	30.556	30.260	1,65	-0,32
Piélagos	9.394	12.517	22.223	24.918	25.559	5,93	0,86
El Astillero	12.571	13.798	17.675	18.120	18.111	1,52	-0,02
S. Cruz de Bezana	5.276	8.269	11.776	12.818	13.095	5,11	0,72
Medio Cudeyo	5.724	6.214	7.561	7.459	7.556	1,10	0,43
Marina de Cudeyo	4.400	4.982	5.280	5.147	5.125	0,57	-0,14
Ribamontán al Mar	2.892	3.716	4.476	4.426	4.437	1,84	0,08
Villaescusa	2.955	3.243	3.687	3.883	3.899	1,10	0,14
<b>Total AM</b>	<b>254.742</b>	<b>261.278</b>	<b>284.155</b>	<b>279.278</b>	<b>280.581</b>	<b>0,35</b>	<b>0,16</b>

Fuentes: INE, Censos de Población de 1991, 2001 y 2011 y Padrones de Habitantes de 2017 y 2020 (Dato a 1 de enero de 2020).  
Elaboración propia.

Cuadro 1. Evolución de la población de los municipios del área metropolitana de Santander (1991-2020)

Reveladoras son, asimismo, las tasas de crecimiento por tramos temporales en cuanto que revelan los periodos de mayor crecimiento de los municipios periurbanos y de mayor decrecimiento del municipio de Santander. En este sentido hay que señalar que, a tenor de los datos del último Padrón de habitantes (INE), hay que considerar que después de casi 30 años de pérdida de efectivos en el municipio central, por primera vez la cifra de 1 de enero de 2019, frente a la de 2017, manifestó una estabilización de la población de Santander (con 172.044 habitantes) arrojando, por tanto, con un levísimo crecimiento de 321 habitantes. Este dato cobra importancia por el atisbo de freno de la pérdida constante de población experimentada con anterioridad. Esta excepción se mantiene si consideramos el dato de población del municipio central en 2020, que con 172.539 habitantes vuelve a mantenerse, en este caso con un incremento de 495 habitantes que se traducen en una tasa de crecimiento medio anual 2017-2020 por primera vez en varias décadas positiva (0,11% anual). Aún es pronto para saber si estamos ante una circunstancia coyuntural y sería preciso contar con una serie temporal con mediciones suficientes para una correcta comprobación, si bien el dato por sí mismo es en este caso destacable. En este sentido, los próximos años resultarán necesariamente reveladores.

Es importante también tener en cuenta que los datos municipales con frecuencia encubren procesos y patrones espaciales que pueden llevarse a primer plano con entidades de referencia más desagregadas, como el núcleo de población o, incluso, la sección censal.



Por otro lado, además de por su magnitud en términos absolutos y relativos, el conjunto metropolitano destaca por ser el ámbito más dinámico de la región; un dinamismo que se manifiesta en la localización y expansión de nuevos focos de crecimiento residencial que protagonizan una ocupación difusa del territorio, como consecuencia de las fuerzas descentralizadoras del núcleo de Santander que revierten directamente en las tendencias progresivas de su área de influencia -Santa Cruz de Bezana, Camargo, Astillero, Piélagos y Villaescusa, entre otros-.

Así, las principales zonas de crecimiento residencial metropolitano originan espacios característicos diferenciados según la tipología edificatoria: mayoritariamente las construcciones aisladas y urbanizaciones de viviendas unifamiliares que se distribuyen por toda la comarca, mientras que las agrupaciones de edificios aparecen asociadas al crecimiento y dinamismo de los núcleos de mayor tamaño. En ambos casos la proximidad a la autovía desempeña un importante papel articulador del crecimiento residencial metropolitano, tanto en torno a la A-67 hacia Torrelavega, como en la S-20 (Sardinero), la S-10 en el arco occidental de la Bahía y, en menor medida, la S-30 de conexión de las otras dos.

Por otro lado, la tendencia descentralizadora señalada, que revierte en el crecimiento periurbano, genera un marcado proceso redistribución, con el consecuente cambio de perfil demográfico, que se manifiesta en un proceso de envejecimiento del centro urbano y su periferia consolidada frente al rejuvenecimiento del periurbano. El municipio de Santander presenta una proporción de población joven de 13,1% frente al 14,5% del resto de municipios metropolitanos; un 68% de adultos frente al 70% metropolitano y un 19% de mayores frente al 15,8% metropolitano.

Junto a ello, el área metropolitana presenta una importante segregación social, tanto a escala intraurbana como para el conjunto metropolitano. Las condiciones de emplazamiento, el estado de conservación de los edificios y la tipología edificatoria han destacado como condicionantes fundamentales del contenido social en área de la bahía de Santander.

Desde el punto de vista funcional la unidad presenta, asimismo, un marcado proceso de segregación espacial, destacando la concentración de actividades terciarias en el centro urbano y en el periurbano a partir de los centros comerciales, la especialización industrial del arco occidental de la Bahía y los reductos de actividades agroganaderas en la parte más externa.

Estos procesos de segregación funcional se plasman también en la progresiva separación de lugares de residencia y de actividad, lo que genera una dinámica de movimientos pendulares diarios, que cobran especial protagonismo llegando incluso a generar sobrecargas en las vías de comunicación principales, que soportan la mayor parte de los desplazamientos del área.

#### **IV. UN RECORRIDO POR EL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER: UNIDADES, EJES Y ELEMENTOS ARTICULADORES<sup>1</sup>**

Un recorrido por el área metropolitana de Santander pronto permite al observador identificar una realidad supra-municipal en la que se suceden diferentes espacios altamente transformados y humanizados que, en esencia, revelan un paisaje fundamentalmente urbano y periurbano salpicado de espacios netamente industriales, naturales y vacíos que se articulan a través grandes infraestructuras de transporte, que configuran espacios vividos de alto dinamismo (Fotografía 1).

<sup>1</sup> Este itinerario fue realizado por los autores con motivo de la visita de estudiantes del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad del País Vasco durante el curso 2016-17.





Fotografía 1. Vista desde Peñacastillo donde se aprecian los usos residenciales, comerciales e industriales, característicos de las áreas metropolitanas.

Por ello, la imagen metropolitana puede configurarse a través de un recorrido en el que se identifiquen espacios-tipo de las distintas zonas internas metropolitanas (periferia externa y arcos periurbanos) y de las unidades de paisaje periurbano (residenciales, industriales, espacios verdes, etc.). Así, se configura como un mosaico de unidades territoriales sin un patrón ordenado, cuyos rasgos principales se presentan a continuación.

En el itinerario que se propone por el área metropolitana de Santander podremos ir observando los diferentes usos del suelo que se han ido implantando en este complejo territorio. En las primeras paradas se va a incidir especialmente en los espacios residenciales y en los cambios más recientes en cuanto a su densidad, localización, etc.

Los sectores residenciales son los que más espacio ocupan en el conjunto metropolitano de la Bahía de Santander, de forma discontinua, con distintas tipologías y modalidades que hacen de la denominación genérica de espacio residencial una realidad que responde a pautas y modelos diversos que se traducen en la mezcla de nuevas construcciones junto a las preexistentes y en la ocupación de importantes superficies en los sectores mejor comunicados.

Atendiendo a la tipología, se establecen dos modalidades principales de espacios residenciales de reciente construcción: por un lado, los espacios de **baja densidad organizados a partir de la construcción de nuevas urbanizaciones de viviendas unifamiliares** altamente consumidoras de suelo en los arcos periurbanos (trayecto entre las paradas 3 y 4) en los municipios de Santa Cruz de Bezana, Piélagos o Camargo y, por otro lado, los espacios **periurbanos residenciales de alta densidad con vivienda en bloque**, localizados en las proximidades de los principales núcleos urbanos del sistema (La Cerrada junto Maliaño, La Cantábrica y Los Puertos junto a Astillero...) y en el área de influencia inmediata de las grandes superficies comerciales (Parque de Cros, junto a Valle Real, y la zona residencial desde el



Primero de Mayo hasta el Centro Comercial Bahía de Santander), que se observa en la parada 5 y en el trayecto en la S-10.

Existen además ejemplos de núcleos rurales altamente transformados, aparte de los del municipio de Santander, principalmente en la periferia externa y en el primer arco periurbano tanto en el municipio de Camargo (como Herrera o Revilla), en el de Astillero (caso de Guarnizo, atravesado en el tramo recorrido tras la parada 5) o Mortera en el municipio de Piélagos (tramo entre las paradas 3 y 4).

Por otro lado, los **núcleos rurales con incipiente proceso de transformación** se localizan principalmente en el segundo arco periurbano, y presentan cierta alteración de su imagen y usos tradicionales por la ubicación de nuevas urbanizaciones unifamiliares que conviven con edificaciones preexistentes. Este modelo se da en algunos núcleos de los términos municipales de Medio Cudeyo, Villaescusa o Marina de Cudeyo.

#### IV.1 PARADA 1: S-20

Nos encontramos en la periferia interna del área metropolitana, hacia el sur dejamos la ciudad consolidada y al norte presenciamos un área de crecimiento destacada en el municipio de Santander, donde confluyen como punto de contacto entre dos periodos históricos de la ciudad (Fotografía 2):

- Zonas de crecimiento reciente dentro del municipio de Santander (hacia el norte) en torno al eje de la S-20 desde el este hacia el Sardinero (a partir del 2000).
- Zona de crecimiento residencial de El Sardinero hacia el oeste (desde los años 60 a los 90).



Fotografía 2. Parque de Las Llamas con área residencial de periferia externa en segundo plano (norte del municipio de Santander) y S-20 entre los dos planos (parque y área residencial). Destaca justo detrás de la sub-estación eléctrica el punto de contacto donde confluyen dos periodos históricos de la ciudad (reciente, véase bloques altos en tono beige frente al crecimiento de los años 60 de cuatro alturas y en color marrón intenso).

Además, en esta parada podemos observar el Parque de Las Llamas, que constituye un espacio natural relevante, que sustituye la anterior zona pantanosa y frena el deterioro de ese sector.

El trayecto entre esta primera parada y la siguiente ilustra el proceso de sustitución de vivienda tradicional, baja (2 alturas) con finca e incluso actividades ganaderas por bloques de viviendas que canalizan buena parte del crecimiento residencial de Santander de las últimas décadas (Fotografía 3).



Fotografía 3. Área residencial en transformación en proximidades de la S-20 (municipio de Santander) donde conviven las nuevas urbanizaciones de bloques de pisos de reciente construcción con algunas viviendas tradicionales muestra de lo que esta área fue en el siglo pasado. Las nuevas construcciones pareciera que acorralan y presionan al poblamiento tradicional.

Los núcleos rurales de Cueto, Monte, La Albericia, San Román y Peñacastillo fueron identificados por el Plan Comarcal como áreas de edificación residencial modesta y Vivienda Modesta en Línea, decisión con la que los núcleos rurales se integran en la ciudad como áreas de crecimiento periférico de contenido social bajo, es decir con una clara propuesta segregadora (Martín, 1998). Ahora bien, la progresiva colmatación del espacio urbano explica que el Plan General de 1987 clasificase estas áreas como suelo Urbanizable Residencial, lo que hace que parte del crecimiento actual de la ciudad se esté produciendo a partir de los **planes parciales** (Cueto Valdenoja, El Alisal, Peñacastillo) desarrollados en los núcleos rurales (Martín y De Meer, 2003). Éstos están experimentando un proceso de **recualificación urbana**, tras la sustitución de la vivienda rural modesta por bloques de viviendas plurifamiliares, que adquieren precios elevados por su proximidad a la ciudad central y a las playas en el caso de sectores como Valdenoja (De Cos, De Meer y Martín, 2007), donde el perfil social muy elevado. Se trata de urbanizaciones que concentran en muchos casos población procedente de la ciudad central, con cierto poder adquisitivo y una estructura demográfica fundamentalmente adulta y adulto-joven.

A medida que nuestro itinerario se va alejando de la ciudad de Santander empezamos a encontrar nuevas actividades económicas que han sido expulsadas del centro urbano, como la industria, o han

encontrado en este espacio el terreno necesario para su instalación, como los nuevos formatos comerciales.

## IV.2 PARADA 2: SOTO DE LA MARINA Y PCTCAN

El punto de **observación más adecuado se encuentra en el límite** entre el municipio de Santander y el de Santa Cruz de Bezana. **Soto de La Marina** se ha convertido en un importante foco de atracción residencial, principalmente de familias de clases medias-altas que eligieron las urbanizaciones de chalés unifamiliares que se han ido construyendo en las últimas décadas. Antes de que la urbanización difusa ocupase las mejores tierras del pueblo, las más llanas, tan sólo la fábrica de Hergom alteraba un paisaje propio del medio rural cántabro.

Hergom se instaló aquí en 1971 para la fabricación de productos de calor para el hogar, sobre todo estufas y chimeneas, aunque también cocinas, que emplean como combustible la leña y más recientemente también la biomasa. En este entorno rural encontró los amplios y llanos terrenos que necesitaba a un precio asequible. Durante dos décadas convivió con las vacas lecheras que pastaban en los prados circundantes hasta que en los años noventa se produjo la “fiebre urbanizadora” que han tapizado las zonas más llanas relegando los prados segaderos a los terrenos de más pendiente, si bien todavía están presentes en las viejas mieses (Fotografía 4).



Fotografía 4. La fábrica de Hergom, rodeada de urbanizaciones de chalés individuales; en las zonas marginales se mantienen los prados segaderos.

Si giramos la vista hacia el Sur podemos ver los edificios del Parque Científico y Tecnológico de Cantabria (PCTCAN), al que se accede desde este punto por medio de un vistoso puente atrantado diseñado por el ingeniero cántabro Juan José Arenas. El PCTCAN se inauguró en 2008 con la idea de propiciar en un mismo espacio la transferencia de resultados y de conocimientos científico-técnicos entre la Universidad,

los centros de investigación y la empresa (Fotografía 5). Su localización cumple con los requisitos que habitualmente demandan estos nuevos espacios, como la buena comunicación, que en este caso se concreta en el fácil acceso a la vía de circunvalación de Santander S-20, y un entorno semirrural de calidad ambiental.



Fotografía 5. Instalaciones del Instituto de Hidráulica de la Universidad de Cantabria en el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria.

### IV.3 PARADA 3: URBANIZACIÓN DEL ALTO DEL CUCO

Nos encontramos en el norte del municipio de Piélagos, que cierra el área metropolitana por el Oeste. Con casi **25.000 habitantes en 2016**, el que más ha crecido en términos relativos y ha sobrepasado en población a El Astillero, quedando en tercer lugar tras Santander y Camargo. Es una pieza estratégica en el conjunto metropolitano por su papel de bisagra entre el área de influencia de Santander y el de Torrelavega.

Esta parada ilustra los conflictos derivados del crecimiento residencial desmesurado. Estamos ante la urbanización del Alto del Cuco, que se diseñó como una macro-urbanización de 400 viviendas de lujo sobre **un área de especial interés paisajístico -en el Monte La Picota-** y que fue declarada ilegal en el año 2007 por el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria y en 2011 por el Tribunal Supremo (Fotografía 6). Su derribo comenzó en el año 2016. El pasado año concluyeron las obras de regeneración ambiental y paisajística, recuperando en la medida posible la topografía de la ladera; desde su finalización se ha llevado a cabo un periodo de vigilancia para analizar la evolución del terreno y evitar la extensión de plantas invasoras.



Fotografía 6. Estado de terrenos ocupados por la urbanización el Alto del Cuco tras su demolición. Es la muestra de las agresivas modificaciones efectuadas en la topografía de la falda sur del Monte Picota para construir en su día cerca de 400 viviendas.

#### IV.4. Parada 4: Peñacastillo. Vista sector occidental del área metropolitana

Nuestro recorrido nos lleva de regreso a la ciudad de Santander, si bien no vamos a llegar a su centro histórico, por cuanto nos parece más interesante apreciar desde la atalaya que proporciona Peñacastillo algunos nuevos formatos comerciales incorporados a Cantabria desde los años ochenta que en la actualidad conviven con otros usos, como los espacios de la primera industrialización de la ciudad y el comercio mayorista, así como con las urbanizaciones de baja densidad, propias de los años ochenta y noventa, y las más recientes construcciones de bloques de viviendas plurifamiliares.

Los espacios periurbanos comerciales se materializan en la presencia de **grandes superficies comerciales**, que se han instalado en las proximidades de Santander y están funcionando como un importante foco de atracción residencial -como ocurre en el área metropolitana de Santander con el centro comercial de Valle Real, próximo a los polígonos industriales de Camargo, Mies de San Juan y La Cerrada, y el centro comercial Bahía de Santander, en las proximidades de la fábrica *Global Steel Wire*-, por lo que sus implicaciones van más allá del esparcimiento o del mero abastecimiento de la población.

En el área metropolitana de Santander se localizan cuatro centros comerciales, de los que el más reciente, inaugurado en el 2004, es el parque de actividades comerciales de *El Alisal* (próximo a la parada 2) –en el municipio de Santander-. Los otros tres son el *Centro Comercial Peñacastillo* y el *Centro Comercial Bahía de Santander*, ambos situados en el municipio de Santander y, finalmente, el *Centro Comercial Valle Real*, en el municipio de Camargo. Este año se inaugurará un nuevo parque comercial, bajo el nombre de *Bahía Real*, en los terrenos de la vieja fábrica de fertilizantes de Cros en Muriedas, con la

novedad de que se proyectan no sólo establecimientos comerciales, sino también de ocio, con la instalación de locales de hostelería y salas de cine.

Con la apertura de este último espacio comercial se consolidará el eje de la S-10 entre Nueva Montaña y Maliaño como el núcleo comercial de Cantabria, al concurrir en apenas un par de kilómetros tres centros o parques comerciales junto a varias medianas y grandes superficies especializadas en sectores como el bricolaje, los electrodomésticos, los materiales de construcción o el mobiliario.

La ubicación de estos equipamientos comerciales en el ámbito de la bahía, destaca por la proximidad entre ellos, que se debe fundamentalmente a dos criterios: por un lado, la cercanía a Santander, especialmente en el caso del centro comercial de Peñacastillo y el de Carrefour del Alisal, lo que les asegura la demanda que genera la ciudad central y, por otro lado, la cercanía a la autovía, fundamentalmente de los centros Bahía de Santander y Valle Real, ambos ubicados en la S-10, con una posición estratégica para absorber parte de la demanda que se desplaza diariamente a la ciudad central.

Nuestro lugar de observación en esta parada es Peñacastillo y más concretamente la propia peña. Aunque se puede ascender a pie hasta su cima, resulta más sencillo llegar hasta donde muere la carretera y asomarse a este privilegiado balcón. Esta parada es ilustrativa tanto desde el punto de vista del periurbano residencial como del periurbano de actividades económicas. Peñacastillo ha experimentado un destacado crecimiento demográfico, ligado a nuevos residentes en urbanizaciones de baja densidad principalmente, donde la cercanía a Santander y al centro comercial de Carrefour Peñacastillo actúan como reclamo (Fotografía 7).



Fotografía 7. Vista desde Peñacastillo expresiva de la especialización residencial del periurbano y del predominio de urbanizaciones de baja densidad.

El paisaje que podemos apreciar desde este punto elevado apenas recuerda al de hace unas décadas: un entorno plenamente rural únicamente alterado por algunas instalaciones industriales, como los altos hornos de Nueva Montaña y la fábrica de Corcho e Hijos, actuales Global Steel Wire y BSH

Electrodomésticos, respectivamente. Dado que la siguiente parada será precisamente en Nueva Montaña dejaremos la explicación de esta factoría para ese momento, si bien habría que apuntar aquí que fue la primera instalación industrial de la zona a comienzos del siglo XX.

BSH Electrodomésticos es una de las fábricas más antiguas de Cantabria, por cuanto sus orígenes se remontan al primitivo taller que el italiano Domingo Corcho instaló en el casco urbano de Santander, que, tras un periplo por diferentes locales de la ciudad, terminó ubicándose junto a la Rampa de Sotileza en 1883. La fábrica alcanzó una notable fama gracias a la fabricación de aparatos de hidroterapia, que había instalado en numerosos balnearios y hoteles de toda España, y cocinas económicas. En 1913 absorbió a Talleres de San Martín, de los que ya era accionista mayoritario, fundándose posteriormente la sociedad anónima Corcho e Hijos. En 1920 varias secciones de la fábrica se trasladaron a La Reyerta, donde permanecen en la actualidad. La elección de esta zona respondía a las necesidades de terreno que no podía encontrar en las proximidades de su fábrica del casco urbano. Su trayectoria posterior está ligada a la fabricación de cocinas, por lo que la crisis del sector de los electrodomésticos en los años ochenta propició su adquisición por la alemana BSH Bosch and Siemens Hausgerate. La fábrica continúa activa y, aunque sea sorprendente, dedicada a la fabricación del mismo producto, las cocinas, si bien en la actualidad centrada en modernas encimeras, hornillos...

Como se indicaba anteriormente, el periurbano es el espacio idóneo para la instalación de grandes superficies comerciales, tanto del sector mayorista como del minorista.

El comercio mayorista se desplazó desde el centro de Santander a la periferia debido a que sus necesidades no se podían realizar en sus antiguos establecimientos, debido a la falta de espacio y el elevado precio del suelo en el centro de la ciudad. En este proceso fue significativa la apertura en 1973 de Mercasantander como unidad alimentaria integrada en la red nacional de mercados centrales (Fotografía 8).



Fotografía 8. Instalaciones de Mercasantander rodeadas de nuevas urbanizaciones.

En 1982 abrió sus puertas en Peñacastillo el hipermercado Pryca. Este novedoso formato comercial también encontraba en esta zona de la ciudad el terreno necesario para ubicar el establecimiento y, sobre todo, su extenso aparcamiento, así como un buen acceso para su clientela. No hemos de olvidar que esta zona se conoce como El Empalme, por cuanto es el punto de confluencia de las carreteras de Oviedo, Burgos y Palencia, lo que facilitaba el acceso al hipermercado tanto desde otros municipios de la región como desde la capital.

De esta manera Peñacastillo se convirtió en el foco comercial de Santander con una notable influencia en el resto de la región, lo que atrajo a nuevos comercios, principalmente medianas superficies que requerían amplios espacios para la venta y exposición de sus productos; asimismo, fue el lugar elegido para implantar el primer centro comercial de la región, el Zoco Gran Santander, de resultado fallido. La apertura de los centros comerciales Valle Real y Bahía de Santander en los años noventa redujeron el atractivo de Peñacastillo en favor del entorno de la S-10 entre Nueva Montaña y Maliaño.

Antes de reanudar el camino hacia Nueva Montaña conviene destacar que desde el mirador de Peñacastillo se pueden ver las instalaciones portuarias y aeroportuarias, si bien su descripción y funcionalidad excede la intención de este itinerario, aunque lógicamente también son elementos consustanciales al periurbano santanderino.

#### **IV.5 PARADA 5 NUEVA MONTAÑA**

El barrio de Nueva Montaña es muy interesante desde el punto de vista geográfico, por cuanto las transformaciones urbanísticas, económicas y sociales que tuvieron lugar hace apenas dos décadas fueron muy notables. No obstante, antes de analizarlas vamos a viajar a finales del siglo XIX cuando la Isla del Óleo, topónimo con el que era conocido esta área, sufrió su primera y más profunda transformación con el asentamiento de la primera industria moderna de la región.

El industrial Jose María Quijano, propietario y fundador en 1873 de las Forjas de Buelna en Los Corrales de Buelna, entendía que para dar un impulso a su fábrica era necesario producir su propia palanquilla para evitar la dependencia de un mercado dominado por sus competidores vizcaínos y asturianos. Tras sumar a su aventura a las principales familias santanderinas del comercio fundó en 1899 Nueva Montaña S.A. del Hierro y el Acero de Santander, cuyo principal objetivo era establecer unos altos hornos en la región. Tras descartar otras posibles ubicaciones, como la propia fábrica de Los Corrales de Buelna o Astillero, finalmente se eligieron estos terrenos de la Isla del Óleo, que cedió uno de los accionistas.

En 1903 se encendió el primer alto horno y con ello la fundación del complejo más importante de Santander, por cuanto paulatinamente a su alrededor se fueron abriendo nuevas instalaciones que aprovechaban los subproductos generados en los altos hornos, como una cementera, dos fábricas químicas y una fábrica de tubería para alcantarillado y abastecimiento de aguas.

En 1948 se produjo la fusión, necesaria en vista de los nuevos derroteros que tomaba la industria siderúrgica, entre las factorías de Los Corrales de Buelna y Nueva Montaña dando lugar a una nueva empresa denominada Nueva Montaña Quijano S.A. Para asumir los retos de competitividad que se planteaban a la industria siderúrgica durante los años cincuenta la empresa construyó un nuevo tren de laminación Morgan en los terrenos que quedaban libres al norte de la factoría. Asimismo, se constituyó una nueva filial para la fabricación de tubería, Funditubo S.A., que en los años ochenta pasó a ser controlada por el grupo francés Saint Gobain. A mediados de los años setenta instaló en el recinto de la fábrica una moderna fábrica de aceros denominada Aceriasa, cerrando los hornos de Los Corrales de Buelna.

La instalación de los altos hornos supuso un cambio radical en el paisaje de la zona: los antiguos prados



se fueron poblando de chimeneas y sus bordes se fueron rellenando para ampliar la superficie de la isla y poder acoger a las nuevas instalaciones fabriles y las barriadas obreras. La Isla del Óleo se convirtió en el nuevo espacio industrial de la ciudad de Santander, que hasta entonces había estado limitado a la zona de San Martín y a pequeños establecimientos dispersos por la trama urbana. Los cambios también habrían de ser toponímicos, ya que la vieja denominación de Isla del Óleo se fue abandonando paulatinamente a favor de Nueva Montaña, el nombre de la empresa que alumbró su nuevo paisaje.

Simultáneamente a la construcción de la fábrica, la empresa edificaba junto a ella un pequeño grupo de viviendas para trabajadores cualificados, así como una residencia de ingenieros y la vivienda del director. Era la primera barriada de Nueva Montaña, conocida como Barrio de la Estación por su ubicación junto a ella, a la que seguirían otras, dos de ellas acogidas a la Ley de Casas Baratas y varias más en época franquista. La dotación de alojamiento para los obreros corrió a cargo de la propia empresa, así como la Constructora Benéfica Santiago el Mayor, aparte de las dos cooperativas obreras, hasta llegar a dotar al barrio de unas 400 viviendas que sustituyeron, en algunos casos, a las infraviviendas que rodearon a la fábrica y a los caminos que conducían a Santander. Asimismo, el programa paternalista se completó con la construcción de una escuela elemental, una de aprendices, una iglesia, un centro social y varias instalaciones deportivas (campo de fútbol, pista de baloncesto y dos boleras).

Hasta mediados de los años ochenta del siglo pasado Nueva Montaña era el prototípico barrio obrero localizado en la periferia urbana dominado por las instalaciones industriales y una zona residencial en la que prácticamente todos sus vecinos trabajaban en las fábricas próximas. Desde luego, no era un lugar atractivo para las clases medias que en esos momentos empezaban a abandonar el centro de la ciudad y buscaban en la periferia sus chalés individuales con una pequeña parcela. No obstante, en 1985 se inauguraría la primera de estas urbanizaciones junto a la nueva estación de ferrocarril.

En esas fechas la situación económica de la empresa era muy delicada, por cuanto en 1976 había inaugurado una nueva acería (Aceriasa) y acumulaba cuantiosas deudas con el Banco Exterior de España, dado que las ventas se habían retraído como consecuencia de la crisis mundial.

La única posibilidad de garantizar la viabilidad de empresa pasaba por la recalificación de los amplios terrenos no productivos que poseía en la Isla del Óleo. De la mano de una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana se produjo la segunda transformación de la isla; casi medio millón de metros cuadrados se recalificaron como suelo urbano para usos residenciales, comerciales y de equipamientos, a costa del derribo de algunas barriadas obreras y la totalidad de su espacio social. Aunque las protestas fueron generalizadas y el asunto llegó a los tribunales, no se pudo evitar que en 1999 se inaugurara el nuevo centro comercial de El Corte Inglés, que habría de jugar el papel de motor económico y social del nuevo barrio. En torno a él se fueron construyendo numerosos bloques de viviendas, un hotel y más recientemente medianas superficies comerciales especializadas.

A día de hoy, un recorrido por Nueva Montaña apenas recuerda al barrio de hace un cuarto de siglo; la demolición de las viviendas obreras, incluido el emblemático Barrio de la Estación, ha conllevado la pérdida de identidad de un barrio obrero, cuya fisonomía y personalidad social difiere poco de otros barrios semejantes en la periferia de cualquier ciudad española. Resulta difícil comprender la convivencia de usos industriales, especialmente si hablamos de una siderurgia, con los residenciales en un espacio tan reducido (Fotografía 9) y muy chocante ver los nuevos bloques de pisos junto a las modestas casitas de planta baja características de la época puramente industrial (Fotografía 10).





Fotografía 9. Las nuevas urbanizaciones de bloques de viviendas plurifamiliares conviven con las instalaciones industriales de Global Steel Wire.



Fotografía 10. El primer término el grupo de viviendas construido por la Constructora Benéfica Santiago el Mayor, junto a un nuevo equipamiento educativo y los bloques de viviendas característicos de los nuevos espacios residenciales.



#### IV.6 PARADA 6 MARISMAS NEGRAS DE ASTILLERO

Los espacios residenciales y económicos del periurbano se ven compensados en parte del conjunto metropolitano por la presencia de grandes parques y espacios verdes que configuran una incipiente red de espacios de uso público con un paisaje especialmente valioso en zonas de costa: Marisma Negra, Marisma Blanca, Ruta de Parayas, Ría de Solía... Su proximidad a la Bahía les confiere en algunos casos valores adicionales como importantes humedales. Estos espacios se están poniendo en valor para que así se conviertan en lugares de esparcimiento para la población residente, que encuentra en ellos carriles bici, sendas peatonales, paneles informativos de flora y fauna, parques infantiles, etc. Para conocer de cerca uno de estos espacios nos dirigimos hacia el núcleo de Astillero.

Las Marismas Negras (Fotografía 11) de agua salada están comunicadas con la Ría de Boo, en el término municipal del Astillero, y cuentan con un gran valor ornitológico con numerosas aves acuáticas. En el pasado se vieron castigadas por procesos de relleno y desecación hasta fueron recuperadas por el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Costas, y el Ayuntamiento de Astillero dentro del Plan Estratégico Ambiental EcoAstillero XXI en el año 2007 (Fotografía 12). La Autovía S-10 y la vía férrea de FEVE paralela, separan las Marismas Negras de las Marismas Blancas, de agua prácticamente dulce, que hace unos años fueron comunicadas entre sí (De Cos, De Meer y Martín, 2008).

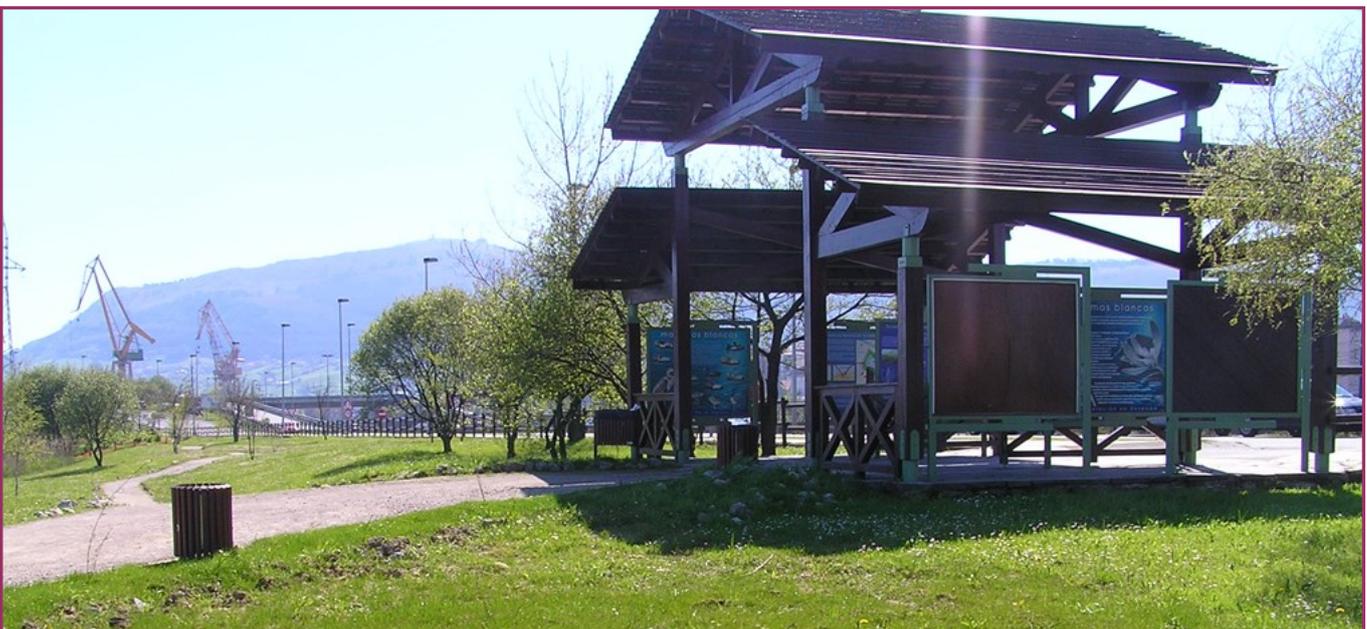


Fotografía 11. Marisma Negra (Astillero). Se observa al fondo Ferroatlántica y centro comercial Ria Mar.



Fotografía 12. Pasarela sobre la Ría de Boo y la Marisma Negra donde puede verse además alguno de los característicos paneles informativos del humedal.

El Ayuntamiento de Astillero, con la colaboración de SEO/BirdLife y dentro del marco del Plan Estratégico Ambiental EcoAstillero XXI, desarrolló un proyecto de adecuación del espacio que, por un lado, recuperara y mejorara los valores naturales del humedal y, por otro, facilitara el acceso ordenado del público. Este tipo de iniciativas son claves en un momento en que somos conscientes de la importancia de los espacios naturales como garantía necesaria de los servicios ecosistémicos que ofrecen, aspecto que además forma parte del espíritu de la Agenda Urbana. Son áreas de esparcimiento y de equilibrio medioambiental que deben necesariamente priorizarse frente a los procesos de artificialización y metropolización difusa y dispersa (Fotografía 13).



Fotografía 13. Zona de paneles ilustrativos y explicativos de las aves de los humedales. Está ubicado en la Marisma Blanca, junto a la carretera de acceso.



#### IV.7 PARADA 7 PONTEJOS

Vamos a concluir nuestro itinerario en Pontejos tras cruzar el puente que une el pueblo con Astillero y que sustituyó en 1966 a las tradicionales barcas que unían ambas orillas. La construcción de este puente trascendió más allá de una mera infraestructura que mejoraba las comunicaciones entre ambos pueblos, ya que el municipio de Marina de Cudeyo se incorporaba plenamente al área metropolitana de Santander con una nueva función, la industrial, que hasta ese momento había estado circunscrita al corredor desde la margen izquierda de la ría de Astillero hasta Nueva Montaña. El mismo año que se inauguraba el puente comenzaban su actividad dos establecimientos industriales en el municipio: la Sociedad Ibérica de Molturación S.A. (SIMSA), en Pontejos, y Calatrava S.A., en Gajano, posteriormente la mies entre ambos pueblos se fue poblando de naves industriales.

SIMSA, cuyas ruinas industriales se aprecian nada más cruzar el puente (Fotografía 14) se dedicaba a la transformación de soja que recibía por el Puerto de Santander para la obtención de aceite, aceitina y piensos para el ganado. El declive de la empresa se evidenció en los primeros años del siglo actual, si bien antes de que se produjera su cierre se planteó su salvación habilitando las instalaciones para la producción de biodiésel, pero al no obtener la pertinente licencia de obra tuvo que cerrar sus puertas y proceder a su demolición parcial.



Fotografía 14. Ruinas industriales de SIMSA (Sociedad Ibérica de Molturación S.A.).

Mejor suerte ha corrido Calatrava S.A., que originalmente se dedicó a la elaboración de básicos orgánicos para la industria a partir de hidrocarburos importados. En su más de medio siglo de existencia ha ampliado sus líneas de producción y ha cambiado su denominación en varias ocasiones, siendo actualmente propiedad del Grupo Dynasol, participado por Repsol y el grupo mexicano KUO.

Junto a la rampa varadero y el atraque de Los Reginas tenemos una interesante vista de la ría de Astillero

y del pueblo del mismo nombre, que nos permite apreciar la evolución histórica de aquella aldea veraniega que en poco tiempo se convirtió en un pueblo minero e industrial.

A mediados del siglo XIX Astillero era un lugar de recreo y ocio donde los veraneantes disponían de sus propias quintas de estilo suizo y tomaban las aguas de la Fuentona de La Planchada, que combinaban con los baños en la ría para lo que se habilitaron las preceptivas casas de baños. Asimismo, como complemento a las residencias secundarias se construyeron algunos establecimientos hoteleros. Nada se ha conservado de las antiguas casas de baño, aunque en un recorrido por el pueblo se pueden encontrar algunas quintas de recreo y una de las fondas construidas en los años setenta del siglo XIX, como la conocida Fondona, que hoy tiene un uso cultural (Fotografía 16).

El auge del veraneo se prolongó hasta finales del siglo XIX, cuando la pujanza de la minería y la industria alteraron la tranquilidad del pueblo y redujeron la calidad de las aguas. En 1881 se instaló junto a la ría la refinería de petróleo La Cantábrica propiedad de la empresa francesa Deutsch y Cía. y diez años más tarde la de Desmarais Hermanos. De la mano de ambas refinerías Astillero fue cambiando su fisonomía, que el contemporáneo Luis Redonet equiparaba a la industriosa Alemania: “con sus chimeneas, sus edificios y sus tanques enormes, dan las fábricas al Astillero el aspecto industrial del Rhin”. No se llegaría a este extremo, pero sería el primer paso de su transformación económica.

Los terrenos donde se asentaban las refinerías, que se nacionalizaron en 1927 e integraron el monopolio CAMPSA, mantuvieron su uso industrial hasta los años ochenta. Una vez concluida su actividad fueron recalificados para usos residenciales y deportivos, acorde con las nuevas funciones que se reclamaban al municipio astillerense (Fotografía 15).



Fotografía 15. Chimeneas de la antigua refinería La Cantábrica, con amplias zonas verdes a su alrededor y los bloques de viviendas que han sustituido a las viejas instalaciones industriales.

Prácticamente a la vez que se implantaba la industria petrolera se iba descubriendo la gran riqueza de las minas de hierro de los cercanos montes de Cabarga gracias, fundamentalmente, a las labores de

investigación del ingeniero británico José Mac Lennan. Precisamente Astillero se ofrecía como la salida natural del mineral para ser cargado en los buques con destino a la siderurgia europea, por cuanto en este punto la ría disponía del suficiente calado para el atraque de los mayores vapores del momento.

Así, en 1894 Mac Lennan construyó el primer cargadero de mineral moderno junto a la Fondona y las casas de baños, que estuvo en funcionamiento hasta los años ochenta de siglo XX y que todavía permanece en pie (Fotografía 16). El denso tráfico de buques, unido a los fangos procedentes del lavado del mineral que saturaban la ría, fue arrinconando poco a poco la práctica turística en Astillero.

La minería supuso el cambio definitivo en el modelo económico de Astillero, que se convirtió en la capital minera de la Bahía de Santander, por cuanto, aparte de los cargaderos de mineral, era el lugar de residencia de los ingenieros y personal facultativo que dirigían las labores de las minas, así como de un número no despreciable de trabajadores.



Fotografía 16. Dos momentos de la historia de Astillero, a la derecha la Fondona, representativa de la época del veraneo, y a la izquierda, el cargadero de Mac Lennan, símbolo de su etapa minera.

Actualmente la fachada de Astillero a la ría está dominada por las instalaciones de ASTANDER, cuyo origen está íntimamente ligado a la actividad minera. En 1871 llegó al pueblo el joven forjador Bernardo Lavín para colaborar en la construcción del último navío que se botó en el Real Astillero de Guarnizo. Posteriormente abrió un pequeño taller que abastecía al mercado local hasta que con el boom minero se especializó en la fabricación de material fijo y móvil, especialmente aparatos de lavado, para las empresas de este emergente sector. En 1913 se constituyó Talleres de Astillero S.A. que reorientó el negocio iniciado por Lavín hacia la reparación naval en vista de la notable presencia de buques en la ría, que sería su principal actividad una vez la minería entrara en decadencia (Fotografía 17).



Fotografía 17. Instalaciones de ASTANDER con varios buques en reparación.

No podemos dejar pasar desde este punto la presencia en el borde la ría del Carmen del imponente edificio industrial de Equipos Nucleares, que se puede considerar como el último de los grandes hitos industriales de la Bahía de Santander (Fotografía 18). La fábrica se inauguró en 1976 con el objetivo de atender al programa nuclear civil español de fabricación de componente nucleares. Desde que entregara el primero de ellos, la vasija del reactor para la central de Valdecaballeros, hasta la actualidad, ha abastecido a más de 90 centrales nucleares de todo el mundo. Se puede afirmar que se trata de la instalación industrial más puntera desde el punto de vista tecnológico de Cantabria.



Fotografía 18. Instalaciones de Equipos Nucleares S.A.

## V. LA VERTEBRACIÓN DE LA BAHÍA DE SANTANDER: LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

El papel de las principales vías de comunicación y de los centros de transporte es destacado en el conjunto metropolitano de Santander. Así, en la actualidad son tres los principales ejes que vertebran e interrelacionan sus espacios: la S-10 en el arco occidental, la A-67 de Torrelavega, la S-20 del Sardinero y la Ronda de la Bahía S-30 (Fotografía 19).



Fotografía 19. Vista de la S-10, uno de los principales ejes de comunicación del área metropolitana y vía de ferrocarril. Esta fotografía es ilustrativa del papel de las infraestructuras, pero también de la importancia del periurbano de actividades económicas.

El efecto de estos ejes de autovía se deja sentir en los modelos de accesibilidad metropolitanos que benefician la interrelación en el arco occidental de la bahía en los municipios de Santander, Camargo, El Astillero, Santa Cruz de Bezana y norte de Piélagos, quedando el resto de los términos municipales con unos niveles de accesibilidad medios o, incluso, bajos al otro lado de la bahía.

Además, el área metropolitana aloja los principales centros de transporte (Aeropuerto de Santander en Camargo, Puerto de Santander y estaciones de ferrocarril y autobuses en la ciudad de Santander).

En suma, recorrer el área metropolitana de Santander es dirigir una mirada a un paisaje periurbano, integrado por las unidades y elementos territoriales señalados, todos ellos de entidad variable y con una disposición que en ocasiones genera conflictos de uso y a los que hay que unir los “vacíos”, esos espacios que aún no habían sido mencionados, que se encuentran pendientes de recuperación y puesta en valor.

## VI. BIBLIOGRAFÍA

- CUETO ALONSO, G. J. (1998): “Un paso decisivo en la industrialización minero-siderúrgica de Santander: los Altos Hornos de Nueva Montaña”, en Santander, fin de siglo, Universidad de Cantabria, Ayuntamiento de Santander, 1998, pp. 143-159.
- CUETO ALONSO, G. J. (2004): “El cargadero de Orconera en la Ría de Astillero: un elemento singular del patrimonio minero de Cantabria”, en Rutas culturales y turísticas del patrimonio industrial. Gijón, INCUNA, Asociación de Arqueología Industrial, 2004, pp.167- 176.
- CUETO ALONSO, G. J. (2018): “El nacimiento de un municipio industrial en la Bahía de Santander: Astillero (Cantabria) entre los siglos XIX y XX”, Boletín de la A.G.E., nº 78, pp. 329-358.
- DE COS GUERRA, O. (2005a): La organización del espacio social del área metropolitana de Santander. Tesis Doctoral (inérita). Director: P. Reques Velasco. Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria.
- DE COS GUERRA, O. (2005b): Propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander. Realidad funcional, organización administrativa y Gobernanza. Santander: CEARC, Gobierno de Cantabria.
- DE COS, O. y DE MEER, A. (2007): “Crecimiento residencial y organización territorial en el área metropolitana de Santander: la organización de su Hinterland en el marco de la bahía”. Historia de Cantabria. Editorial Cantabria. Págs. 121-128.
- DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2007): “Planeamiento urbanístico y crecimiento urbano: importancia de la escala metropolitana en la definición del modelo territorial”. Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. XII - Nº 754. 24 págs.
- DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2008): “La red de espacios de uso público en el entorno periurbano de Santander (Cantabria – España). Factores de su configuración”. Les périphéries urbaines entre normes et innovations: les villes du sud de l’Europe. Burdeos, 11-14 Junio de 2008.
- DE LA CRUZ, Ángela (2019): La Agenda Urbana Española. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales. Vol. LI, Nº 202, invierno 2019. Págs. 675-686.
- DIJKSTRA, L. & POELMAN, H. (2012): Cities in Europe. The new OECD-EC definition. Regional focus, 1. <https://tinyurl.com/y5ubz4kg>
- FERIA TORIBIO, José María (2020). “Los procesos metropolitanos en España. Intensificación estructural y nuevos desafíos”, Papers 61, 28-40.
- HILDENBRAND SCHEID, Andreas (2017). El abandono de la cuestión metropolitana en España. RiURB Revista Iberoamericana de Urbanismo, 13, 25-46.
- MARTÍN MATEO, R. y ALLENDE LANDA, J. (1986): El área metropolitana de Alicante: Un reto de futuro. Alicante, Universidad de Alicante y Ayuntamiento de Alicante.
- MARTIN LATORRE, E., Ed. (1998): La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto. Santander. Autoridad Portuaria de Santander.
- MARTÍN LATORRE, E. (1999): El Turismo en Santander: presencia y trascendencia (1960-1990). Santander: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.
- MARTÍN LATORRE, E. y DE MEER LECHA-MARZO, A., eds. (2003): Evolución urbanística de Santander, 1941-1990. Santander, Ayuntamiento de Santander.



ORTIZ URIARTE, I. y VALDEOLIVAS ABAD, M. (1990): “El planeamiento en la Bahía de Santander: evolución, vigencia y directrices futuras”. En: La Bahía de Santander: Actas de las Jornadas de Estudios Territoriales de Cantabria. Santander: Asociación Cántabra de Ciencia Regional. Págs. 82-102.

UREÑA FRANCÉS, J.M. y GÓMEZ PORTILLA, P. (1984): “Procesos de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander”. Ciudad y Territorio. Octubre-diciembre. Nº62, págs. 9-22.

VV.AA. (2003): “Análisis sociourbanístico de Cantabria”. Convenio de investigación Universidad de Cantabria – Gobierno de Cantabria. Inédito. Grupo de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC).

VV.AA. (2009): Bases metodológicas y criterios para el tratamiento del paisaje en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico de Cantabria. Programa Patrimonio y Territorio. Fundación Marcelino Botín. Abril, 2009. Inédito. Grupos de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC), “Estudio y Gestión del Medio Natural” (UC) y “Grupo de investigación de Paisaje” (UAM).





## **NÚMEROS PUBLICADOS**

### **Nº 1, octubre 2018**

CUETO ALONSO, Gerardo J.: Interpretación de un paisaje minero abandonado: el ferrocarril de Orconera (Obregón-Astillero)

### **Nº 2, abril 2019**

CARRACEDO MARTÍN, Virginia; GARCÍA CODRON, Juan Carlos: Turberas y paisaje en el Valle de Toranzo

### **Nº 3, octubre 2019**

DE MEER LECHA-MARZO, Ángela: Itinerario urbano por el área incendiada de Santander

### **Nº 4, octubre 2020**

DE COS GUERRA, Olga; CUETO ALONSO, Gerardo J.: El Área Metropolitana de Santander. Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía



Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA