

Grado en Estudios Hispánicos

CIESE-Comillas-UC

Año académico 2024/2025

Análisis de la evolución urbanística de Astillero desde 1970: principales transformaciones y su impacto en la calidad de vida

Trabajo realizado por: Anna Báscones Martínez

Trabajo dirigido por: Isabel Moro Palacios



Índice

Resumen.....	3
Abstract	3
1. Introducción y justificación	4
1.1. Estructura del trabajo.....	5
1.2. Hipótesis y objetivos	¡Error! Marcador no definido.
2. Metodología y fuentes	7
2.1. Construcción de las fichas urbanísticas y compilación de datos.....	8
2.2. Diseño y realización de la encuesta.....	11
3. Caracterización del área de estudio.....	14
3.1. Delimitación territorial del área de estudio.....	14
3.2. Historia urbana de Astillero	15
3.2.1. Astillero: desde la industria naval hasta el turismo termal del siglo XIX	15
3.2.2. La industria minera y petrolera en el municipio	18
3.2.3. El resurgimiento de la industria naval a principios del siglo XX.....	21
3.2.4. La crisis de 1973 y las protestas obreras de los años 90.....	23
3.3. Características demográficas y socioeconómicas en la actualidad.....	26
4. Identificación de los elementos patrimoniales y clasificación tipológica.....	29
4.1. Patrimonio edificado religioso	30
4.2. Patrimonio industrial	31
4.3. Recursos naturales-paisajísticos.....	33
4.4. Equipamientos públicos e institucionales	37
4.5. Recursos viarios	41
5. Análisis de la encuesta	43
5.1. Interpretación de los datos.....	45
5.2. Evaluación técnica y emocional: interpretación comparada de resultado	53
6. Conclusiones.....	54
Referencias bibliográficas	57
Índice de Ilustraciones	61
Índice de Tablas	61
ANEXOS.....	62

Resumen

El presente Trabajo de Fin de Grado analiza la evolución urbanística, social y económica de la localidad de El Astillero (Cantabria) durante los últimos cincuenta años, poniendo especial énfasis en la percepción ciudadana ante dichos cambios. A través del estudio del patrimonio histórico-artístico, industrial y natural, se examinan las transformaciones que ha experimentado el municipio desde su pasado naval e industrial hasta su consolidación como espacio residencial y de servicios. El trabajo combina el análisis documental y urbanístico con una encuesta realizada a la población local, con el objetivo de comprender no solo los cambios físicos del entorno, sino también las emociones, opiniones y valoraciones subjetivas que estos generan en los distintos grupos de edad. De este modo, se ofrece una visión integral que relaciona el desarrollo territorial con las vivencias y memorias colectivas de los habitantes de El Astillero.

Palabras clave: Urbanismo, Geografía de la Percepción, patrimonio industrial

Abstract

This study analyzes the urban, social, and economic evolution of the town of El Astillero (Cantabria) over the last fifty years, with special emphasis on citizens' perception of these changes. Through the study of its historical-artistic, industrial, and natural heritage, the transformations experienced by the municipality are examined—from its naval and industrial past to its consolidation as a residential and service-oriented area. The study combines documentary and urban analysis with a survey conducted among the local population, aiming to understand not only the physical changes in the environment but also the emotions, opinions, and subjective assessments these changes evoke among different age groups. Thus, it provides a comprehensive perspective that links territorial development with the lived experiences and collective memories of the inhabitants of El Astillero.

Key Words: Urban Planning, Perceptual Geography, Industrial Heritage



1. Introducción y justificación

El presente trabajo se enmarca en el ámbito de la Geografía Urbana, rama de la Geografía Humana que analiza la configuración y desarrollo de los espacios urbanos en función de elementos sociales, económicos y políticos. Su método multidisciplinario facilita el estudio de las dinámicas poblacionales y sus efectos en la organización del territorio, particularmente en relación con la expansión urbana, el diseño de ciudades y el bienestar de sus habitantes. Además, en este trabajo se partirá de la base de la Geografía de la Percepción; esta disciplina se orienta al estudio de cómo los individuos perciben, interpretan y valoran su entorno geográfico, lo que resulta fundamental para comprender la relación entre la población y el espacio que habita. A través de esta perspectiva, se analizarán las representaciones subjetivas y las imágenes mentales que los habitantes tienen sobre su municipio, considerando aspectos como la identidad local y la valoración de los recursos patrimoniales y urbanos.

En este contexto, la investigación se centra en el desarrollo urbano de El Astillero¹ desde la década de 1970 hasta el presente, analizando de qué manera el aumento de población y las políticas de ordenación del territorio han afectado a la evolución del municipio. Mediante el estudio de imágenes históricas, documentos urbanísticos y encuestas a la población, se pretende entender las transformaciones en la infraestructura, el uso del suelo y la opinión ciudadana acerca de estos procesos. Así, este estudio aportará al ámbito de la Geografía Urbana y la Planificación Territorial al proporcionar un análisis exhaustivo sobre el desarrollo urbano de Astillero desde los años 70 hasta la actualidad.

Mediante la recopilación y comparación de fotografías antiguas y contemporáneas, se facilitará la comprensión de las modificaciones en la infraestructura, la utilización del suelo y la evolución del paisaje urbano (Mesías-Lema y Vázquez, 2021). Esta documentación visual puede funcionar como un recurso para investigaciones semejantes en otros municipios que hayan vivido procesos de expansión originados por políticas urbanísticas concretas. De esta manera, la investigación presentará un estudio de caso referente a la planificación urbana, examinando de qué forma el Plan Comarcal de Santander de 1954 afectó a la estructura territorial y la evolución de Astillero como zona

¹ Es posible encontrar referencias históricas a la localidad con los nombres “El Astillero” y “Astillero”, ya que, en su origen, era conocida como “el astillero de Guarnizo” (Cueto, 2018). En la actualidad, ambos nombres siguen utilizándose, como se puede observar en la web del Ayuntamiento <https://www.astillero.es/historia>. (Consultado el 17/02/2025). Por estos motivos, a lo largo del trabajo se empleará la forma “Astillero” para referirse a la localidad.

residencial de clase trabajadora. Esto permitirá entender cómo las decisiones administrativas afectan el desarrollo de los municipios y su habilidad para acoger a la población en épocas de cambio económico y social.

Otro aspecto importante de este estudio es la incorporación de la opinión de los ciudadanos mediante encuestas, lo cual ofrecerá una perspectiva más amplia sobre de qué manera estos cambios han influido en la calidad de vida de los residentes. La fusión de análisis visual, examen de documentos y estudio social facilitará tanto retratar la evolución física del municipio, como también valorar sus efectos en la vida diaria de los habitantes.

1.1. Estructura del trabajo

La estructura del presente Trabajo de Fin de Grado se organiza en distintos capítulos. En primer lugar, los capítulos iniciales se centran en presentar el marco general del estudio. Se expone, por un lado, la justificación y los objetivos de la investigación, y por otro, la metodología empleada, detallando las fuentes y técnicas de análisis utilizadas, tanto cuantitativas como cualitativas.

En segundo lugar, el capítulo 3 está dedicado íntegramente a la descripción y fundamentación de la metodología. En él se explican los criterios de selección de fuentes, el diseño de las fichas de análisis urbanístico, la elaboración y difusión de la encuesta, así como el tratamiento de los datos recogidos. Por su parte, el capítulo 4 aborda la caracterización del área de estudio, es decir, el municipio de Astillero. Comienza con una descripción de su localización geográfica y del entorno físico, para continuar con un recorrido histórico por su evolución urbana. Posteriormente, se ofrece un análisis de la situación demográfica y socioeconómica actual, apoyado en datos procedentes de fuentes oficiales.

En tercer lugar, en el capítulo 5 se examinan las fichas elaboradas para el análisis de edificaciones y espacios significativos de Astillero. Estas fichas permiten observar las transformaciones del paisaje urbano en distintos momentos históricos y constituyen una base fundamental para el diagnóstico territorial. En cambio, el capítulo 6 se centra en el análisis de las percepciones ciudadanas sobre los cambios urbanos en la localidad, a partir de los resultados obtenidos mediante la encuesta distribuida entre la población. Se exploran temas como la movilidad, los servicios públicos, la calidad del entorno y la

satisfacción con la evolución urbana. Finalmente, el apartado de conclusiones reúne los principales hallazgos del trabajo, estableciendo una síntesis de los datos analizados desde una perspectiva que combina lo técnico con lo vivido.

1.2. Hipótesis y objetivos

En el presente trabajo se parte de la hipótesis de que la evolución urbana del municipio de Astillero, impulsada por procesos de industrialización, expansión residencial y transformación de infraestructuras, ha generado una reconfiguración del territorio que ha impactado de forma desigual en la vida de la población. Esta transformación no solo puede observarse a través del análisis histórico, sino que también se refleja en la percepción ciudadana, especialmente en relación con el acceso a servicios, la movilidad y el uso de los espacios públicos.

El objetivo general del presente trabajo es analizar la evolución urbana del municipio de Astillero desde una aproximación histórica, socioeconómica y perceptiva, con el fin de comprender los principales procesos de transformación territorial y su impacto en la calidad de vida de la población local. Por su parte, los objetivos específicos son los siguientes:

- Caracterizar la historia urbana de Astillero mediante el análisis de fuentes bibliográficas y documentales, identificando los principales hitos del desarrollo urbano y los efectos de la industrialización y expansión del tejido urbano por medio de la comparación del estado urbanístico de Astillero desde 1970 hasta la actualidad.
- Describir las dinámicas demográficas y socioeconómicas del municipio en las últimas décadas a partir de datos estadísticos oficiales, poniendo especial atención en la evolución de la población, el empleo y la estructura productiva.
- Realizar un análisis comparativo sobre espacios urbanos emblemáticos a través de fichas descriptivas y fuentes gráficas e históricas, con el fin de identificar las transformaciones espaciales más significativas y valorar cómo los cambios de algunas infraestructuras urbanas han alterado la estructura de la localidad.
- Evaluar la percepción ciudadana sobre los cambios urbanísticos a través de encuestas, indagando en aspectos como el acceso a servicios, la movilidad, los

espacios públicos y la satisfacción general con el entorno urbano y cómo estos cambios han influido en la calidad de vida de los habitantes de Astillero.

- Integrar los resultados del análisis documental, estadístico y perceptivo para ofrecer una visión más completa de la evolución urbana de Astillero, articulando los cambios físicos del espacio con las vivencias y valoraciones de sus habitantes.

2. Metodología y fuentes

En primer lugar, para la caracterización de la historia urbana de Astillero se recurrió a fuentes bibliográficas y documentales, así como a estudios previos sobre el desarrollo territorial de la localidad. El análisis histórico se centró en la evolución del tejido urbano, prestando especial atención a los procesos de industrialización, expansión y transformación de los espacios públicos y privados.

En segundo lugar, para describir las características demográficas y socioeconómicas de Astillero en las últimas décadas se emplearon datos cuantitativos obtenidos de fuentes oficiales, como el Instituto Nacional de Estadística de Cantabria (ICANE). El análisis demográfico incluyó aspectos como la evolución de la población, la distribución por edades y géneros y las tasas de crecimiento o decrecimiento poblacional. Por su parte, el estudio socioeconómico abordó indicadores como la estructura de empleo, los sectores productivos predominantes de la población y las condiciones de vida en el municipio.

A continuación, desde un enfoque descriptivo se elaboraron fichas comparativas en las que se estudiaron edificaciones y áreas emblemáticas de Astillero en distintos momentos históricos. Asimismo, se llevó a cabo una comparación entre estas fichas y fuentes de diversa tipología a través de fotografías históricas, documentos de urbanismo que ilustran el paso del tiempo en el pueblo, para contrastar diversas realidades reflejadas. Además, es importante remarcar también la labor del trabajo de campo, dado que las fotografías actuales fueron tomadas por la autora en los emplazamientos incluidos en las fichas, todo ello con el fin de reflejar la evolución de estas infraestructuras desde un ángulo y posición similares a los de las imágenes de la Fototeca.

En adición, se llevó a cabo un estudio sobre el impacto de la evolución urbana de Astillero en la población durante los últimos 50 años a través de una encuesta realizada en *Google Forms*, dirigida a los habitantes de Astillero con el fin de entender su

percepción sobre las transformaciones urbanas y su efecto en la calidad de vida del área. Es necesario destacar que la encuesta estuvo dirigida a ciudadanos de diferentes edades, con el fin de corroborar su percepción de la evolución de la localidad desde el inicio de los principales cambios estructurales hasta el momento actual. Por ende, los interrogantes se centraron en evaluar elementos como el acceso a servicios, la movilidad, la disponibilidad de espacios públicos y la satisfacción general con el desarrollo de la localidad. En este sentido, otra de las fuentes empleadas ha sido la prensa, con el objetivo de contrastar y complementar la información obtenida a través de la población local.

Con todo esto, con esta metodología se pretendió obtener una visión íntegra de la evolución urbanística de Astillero, no solo enfocada en los cambios infraestructurales y físicos, sino también dirigida a la mirada de la población; así, son los ciudadanos, a través de su experiencia, quienes pueden explicar de primera mano su percepción de la evolución de la localidad y cómo esta ha afectado a su calidad de vida.

2.1. Construcción de las fichas urbanísticas y compilación de datos

Para abordar las características de la evolución estructural de Astillero y su impacto en la calidad de vida, se elaboraron unas fichas urbanísticas en las que se estudiaron edificaciones y áreas emblemáticas de Astillero en distintos momentos históricos. Previo a la creación de las fichas, se procedió a la identificación de los elementos patrimoniales y a su clasificación tipológica a través del trabajo de campo y con la toma de fotografías.

En cuanto a las fichas, estas presentan una estructura en la que se recogen los datos de principal relevancia en torno a estos recursos urbanísticos: denominación, situación dentro de la localidad, tipo de recurso, año de creación, uso actual, descripción general y fotografías. Los datos que se señalan en cada ficha son los siguientes:

- Año de creación del espacio o edificio, determinado a partir de la información disponible en la página web del Ayuntamiento de Astillero. De esta manera, se señala también la denominación actual y denominación anterior, en caso de cambio.

- Tipo de recurso, clasificado en función de su naturaleza, tales como patrimonio edificado religioso, patrimonio industrial, recursos naturales y paisajísticos, equipamientos públicos e institucionales y recursos viarios.
- Uso actual del recurso, especificando si se mantiene el uso original, ha experimentado variaciones o ha sido sustituido por nuevas funciones.
- Definición y descripción de los principales rasgos de los recursos patrimoniales seleccionados.
- Material gráfico, compuesto por fotografías comparativas que ilustran distintos momentos temporales: el año de creación, un momento intermedio de transformación urbana (décadas de 1970 a 2000) y su estado actual.
- Situación o localización del recurso dentro del tejido urbano de El Astillero a través de cartografía

Para la realización de este trabajo, el uso de la fotografía ha resultado fundamental. Algunos de los primeros trabajos fotográficos que documentan espacios urbanos presentaban un carácter eminentemente descriptivo, utilizados como medio para registrar de manera aparentemente objetiva el paisaje urbano². A pesar de la posible fragmentación que puede generar la imagen en el contexto urbano, existe una relación entre el espacio representado y el espacio de representación, entendido como la imagen en sí misma, como soporte visual (Iturra, 2014; Lefebvre, 1978).

Además, la fotografía ha sido utilizada también para poner de manifiesto transformaciones espaciales, procesos sociales y cambios en los usos del territorio, ofreciendo una herramienta clave para el análisis urbano (Kaplan, 1987). En este sentido, tanto la fotografía documental del siglo XX, como el uso contemporáneo de la imagen, han contribuido significativamente a reflejar las transformaciones urbanas, permitiendo reconocer los cambios y la evolución en los entornos urbanos. Por tanto, puede afirmarse que la fotografía se ha consolidado como un recurso metodológico capaz de evidenciar aspectos del paisaje urbano, no solo desde una perspectiva objetiva, sino también en relación con las dinámicas poblacionales que lo configuran (Cid y Bergera, 2025).

² Por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XIX, proyectos de desarrollo urbano, principalmente en Europa, fueron documentados por fotógrafos que captaron tanto las áreas antiguas de las ciudades que estaban siendo demolidas como el proceso de construcción de la nueva infraestructura moderna que las sustituía (Rose, 2014).

Para la obtención de las fotografías e información visual, se recurrió a la Fototeca del Servicio de Patrimonio del Ayuntamiento de Astillero³. En ella se accedió a un amplio conjunto de imágenes que documentan el proceso de transformación urbanística de la localidad entre las décadas de 1970 y 2000. Estas fotografías proceden tanto de fondos públicos como de colecciones privadas integradas en la Fototeca, destacando en particular la Colección Fotográfica Pepín Encinas, que ha resultado especialmente valiosa para el análisis histórico-visual del municipio.

A través de este archivo fotográfico, se obtuvo información relevante para el contenido de las fichas. De este modo, las imágenes estaban registradas en diferentes categorías: abastecimiento de aguas, abastecimiento de gas, autovía, construcción, demolición, iluminación, parques y jardines, pavimento y saneamiento, remodelación y vistas panorámicas. Además de conocer la temática de las fotografías, todas ellas estaban nombradas indicando la fecha en que fueron tomadas y el objeto fotografiado⁴. Gracias a estos datos, se pudo conocer el año en el que se llevaron a cabo algunas de las principales transformaciones urbanísticas de Astillero.

Para obtener la información sobre el año de creación o renovación de algunas infraestructuras, así como sobre sus usos actuales, se recurrió a diversas fuentes. Entre ellas, destaca la sección de Patrimonio del Ayuntamiento de Astillero⁵, que a través de su página web difunde información sobre las principales edificaciones del municipio, incluyendo datos sobre su fecha de construcción, uso anterior y actual. Entre las infraestructuras recogidas en esta fuente oficial se encuentran la Iglesia de San José, el cargadero de la Orconera, las chimeneas de La Cantábrica, Electra de Viesgo, las marismas Negras y Blancas, la Casa Consistorial y La Fondona. Además de esta fuente pública, el estudio se apoyó en diversas fuentes documentales complementarias, que permitieron ampliar y contrastar la información recopilada.

Por su parte, las fotografías sobre el estado actual del municipio fueron tomadas para este trabajo recreando las imágenes de la Fototeca⁶. Para ello, se visitó la ubicación

³ La Fototeca es de consulta pública en <https://www.astillero.es/catalogosarchivo>

⁴ Por ejemplo, en el año 1988 se inició la construcción del I. E. S. Astillero y, por tanto, en la Fototeca las imágenes aparecen nombradas como “Construcción de instituto – 19880125”.

⁵ <https://www.astillero.es/patrimonio>

⁶ A esta técnica se la conoce como Refotografía (Klett y Manchester, 1988), y ha sido utilizada tanto en contextos urbanos como en entornos naturales con el objetivo de documentar la evolución paisajística provocada por la acción humana o por eventos naturales (Harrison, 1974). La metodología consiste en reproducir una fotografía anterior desde el mismo lugar y encuadre, con el fin de evidenciar los cambios ocurridos a lo largo del tiempo.

de las fotografías originales, con el fin de obtener una visión fidedigna del cambio urbanístico. Con el objetivo de describir y analizar la situación actual de los espacios seleccionados y, por extensión, la evolución urbanística de la localidad, se ha llevado a cabo un trabajo de campo consistente en la toma de fotografías realizadas por la autora en los días 22 del mes de febrero y 5 de junio de 2025⁷.

2.2. Diseño y realización de la encuesta

A continuación, con el objetivo de analizar el impacto de la evolución urbanística en la calidad de vida, se realizó una encuesta basada en los planteamientos de la Geografía de la Percepción⁸. Se trató de un cuestionario estructurado y de carácter prospectivo, centrado en su percepción subjetiva sobre distintos aspectos de la localidad.

En cuanto al perfil de quienes fueron encuestados, se seleccionaron tres grupos de edad diferentes, tal como muestra la **Tabla 1**. Con esta división, se pretendía conocer tres visiones diferentes de Astillero. Para la selección de los encuestados, se puso como condición que debían ser personas que hubieran residido en la localidad desde su nacimiento o su niñez. Con esto, se pretendió garantizar que los encuestados hubieran experimentado en primera persona los cambios urbanísticos, es decir, que los miembros del grupo 1 conocieran la localidad antes de los cambios, que los del grupo 2 hubieran vivido dichos cambios y, por último, que los del grupo 3 los hubieran conocido ya finalizados. Por tanto, no participaron en la encuesta aquellas personas que se mudaron a Astillero pasada su niñez⁹.

⁷ Aunque la toma de fotografías requirió apenas de unos pocos días, resulta importante destacar que la autora es originaria de Astillero, localidad objeto de estudio, y que por tanto la experiencia personal ha resultado de gran valor.

⁸ En 1960 se publicó la obra de Kevin Lynch *La imagen de la ciudad*, que se puede considerar el comienzo de los estudios de Geografía de la Percepción. A partir de este momento comenzaron a consolidarse nuevas perspectivas dentro del campo de la Geografía, influenciadas por disciplinas como la psicología y la sociología (Vara, 2008). Estas corrientes promovieron enfoques analíticos centrados en las experiencias individuales y colectivas en relación con el entorno, y, por tanto, en la dimensión subjetiva del espacio. En este contexto, surgió la Geografía de la Percepción, una rama que analiza cómo las personas construyen representaciones mentales de su territorio vivido, las cuales influyen en sus emociones y en los sentimientos de pertenencia o rechazo hacia determinados lugares (Morales, 2012).

⁹ Esta cuestión se garantizó en la difusión de las encuestas, que fueron realizadas por personas directamente conocidas por la autora a través de un enlace compartido al cuestionario. Además, este enlace también fue publicado en el grupo de Facebook “Yo vivo y he vivido en Astillero”, en el que personas que han residido en la localidad desde la infancia comparten sus vivencias y fotografías.

Tabla 1. Perfiles demográficos y sociales de los encuestados

Grupo de edad	Características sociodemográficas
Mayores de 46 años	Conocieron la localidad antes de los grandes cambios urbanísticos de la década de 1970 y vivieron directamente las transformaciones posteriores.
De 31 a 45 años	Nacieron o crecieron durante el periodo de transformación urbana entre los años 70 y 90, conociendo parcialmente el estado previo de la localidad.
De 20 a 30 años	Han vivido en un Astillero ya configurado por las principales infraestructuras, tras la consolidación del desarrollo urbano.

Fuente: Elaboración propia

A la hora de llevar a cabo la encuesta, a todos los participantes se les realizó una selección de preguntas, enfocadas en explorar su visión de la localidad. Para el presente trabajo, se utilizó un enfoque fenomenológico para el procesamiento de datos, dado que se centró en la descripción de las experiencias y percepciones de los encuestados sobre los cambios urbanísticos experimentados en la localidad¹⁰. En adición, se llevó a cabo un análisis mixto: cualitativo, a partir de los comentarios y emociones expresadas a través de las preguntas de tipo abierto (**Tabla 2**); y cuantitativo, a través de los valores asignados en las preguntas cerradas (**Tabla 3**). El método seguido fue un análisis temático de las encuestas estructuradas, con el que se identificaron temas y patrones recurrentes en las respuestas de los encuestados. Con ello, los temas se organizaron en torno a aquellas cuestiones más repetidas, como la pérdida de la esencia o la nostalgia por ciertas zonas desaparecidas, como La Playuca. En definitiva, se buscó dar voz a los encuestados, haciendo protagonistas del trabajo a sus experiencias y percepciones.

¹⁰ Las encuestas se realizaron desde el 5 de abril de 2025 hasta el 4 de mayo de 2025.

Tabla 2. Preguntas incluidas en la encuesta de respuesta abierta

Categorías	Pregunta de respuesta abierta
Emociones y opiniones sobre el estado de la localidad actual	¿Qué es lo que más te gusta de Astillero?
	¿Qué es lo que menos te gusta de Astillero?
	¿Cómo te imaginas Astillero en 5 años?
Conocimientos sobre la localidad	Según tu conocimiento, ¿sabes si ha cambiado el nombre de algún espacio?
	¿Cuál crees que ha sido el mayor cambio hasta la fecha?
	¿Cómo han cambiado sus calles principales desde que las conoces? ¿Y sus parques y jardines?
Percepciones sobre los cambios de la localidad, ya sean positivas o negativas	¿Qué cambio/s no habrías realizado?
	¿Podrías mencionar algún deterioro en el entorno natural de Astillero?
	¿Podrías decir algún cambio que haya afectado al entorno natural de Astillero? ¿Y a los restos históricos (chimeneas, puentes, ...)?

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3. Preguntas incluidas en la encuesta de tipo cerrado

Categoría	Escala de valoración sobre la percepción urbana de El Astillero
Emociones y opiniones sobre el estado de la localidad actual	Del 1 al 5, ¿cómo valoras el estado actual de Astillero?
	Del 1 al 5, ¿cómo valorarías la calidad de vida de Astillero?
	Responde del 1 al 5, ¿cómo valoras las comunicaciones?
Opiniones (percepciones) sobre los cambios de la localidad, ya sean positivas o negativas	Del 1 al 5, ¿cuánto crees que estos cambios influyen en tu día a día?
	Del 1 al 5, ¿cómo crees que es la calidad de vida en Astillero en la actualidad?

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se procedió a la categorización y clasificación de las respuestas según los temas anteriormente identificados, junto a otros como la valoración de los espacios verdes o la preocupación por el comercio local. Por medio de este proceso, se permitió organizar la información para facilitar su comprensión. En ella, se tuvo en cuenta la Teoría del intercambio social para interpretar las percepciones de los encuestados; según sus autores, John Thibaut y Harold Kelle, formulada en 1956¹¹, las actitudes hacia el cambio dependen de la relación entre los beneficios y los costos percibidos. Si los beneficios percibidos son mayores que los costos, la actitud hacia dicho cambio será

¹¹ Aunque la teoría se formuló en 1956, la publicación principal data de 1959.

positiva. Con esto, los encuestados habrán percibido el cambio urbanístico en Astillero como algo positivo o negativo en función de los beneficios, económicos o sociales, que les hayan generado (Orgaz-Agüera y Moral, 2015).

En el procesamiento de datos, también resultaron significativas las diferencias de percepción entre los distintos grupos de edad. Esto se debe a que, como ya se comentó, los grupos de mayor edad han sido testigos de cambios urbanísticos que han impactado en mayor medida en la conformación urbanística actual de la localidad; sin embargo, los de menor edad han conocido una versión de Astillero que difiere en menor medida de su estado actual. Por ello, para el procesamiento se llevó a cabo una comparativa entre las percepciones de los tres grupos de edad, como se expone en el capítulo 5 sobre el análisis de las encuestas. Por último, este análisis ha permitido comparar las fichas realizadas y las opiniones de los vecinos de Astillero.

3. Caracterización del área de estudio

Antes de proceder al análisis objetivo de los cambios urbanos ocurridos en las últimas décadas, así como al estudio de la percepción ciudadana sobre dichos procesos, resulta fundamental contextualizar el área de estudio. Para ello, se realizará una categorización que abarque su localización geográfica, su evolución histórica y, finalmente, su situación demográfica y socioeconómica en la actualidad.

3.1. Delimitación territorial del área de estudio

Ubicado en el extremo sur de la Bahía de Santander, el municipio de Astillero está delimitado territorialmente por los términos municipales de Camargo, Piélagos, Villaescusa, Medio Cudeyo y Marina de Cudeyo y, geográficamente, por las rías de Solía, Astillero y Boo, así como por las Marismas Blancas y Negras (**Ilustración 1**). En lo administrativo, está dividido en dos núcleos poblacionales diferenciados: Guarnizo y Astillero¹². Este último es considerado el centro neurálgico del municipio, dado que abarca la mayor parte de infraestructuras y servicios que atienden tanto a los habitantes de este como a los miembros de localidades colindantes, como San Salvador y Villaescusa.

¹² Según la web oficial del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/situacion-datos-geograficos> (Consultado el 18/04/2025).

Ilustración 1. Localización actual de Astillero



Fuente: <https://earth.google.com/>

Además, la localidad es un área eminentemente urbana que presenta una alta densidad de población y en la que confluyen algunos de los principales ejes viarios de la comunidad (De Cos y Cueto, 2020). Situado a 7,5 km de la ciudad de Santander, la cercanía con la capital ha propiciado una buena accesibilidad viaria en la que confluyen la Autovía del Cantábrico (A-8) y la Autovía Ronda de la Bahía (S-30), así como la Autovía de acceso Este a Santander (S-10), la carretera nacional N-635 o la carretera autonómica CA-144 (De Cos, 2021). Junto a estas vías, destacan también los dos trazados del ferrocarril (RENFE y FEVE) y las múltiples líneas de autobús.

3.2. Historia urbana de Astillero

En este apartado se presenta una caracterización histórica de Astillero, comenzando por sus orígenes vinculados al desarrollo de la industria naval para proceder a realizar un recorrido por su pasado industrial. Se analizarán las transformaciones económicas, sociales y territoriales que marcaron su evolución hasta llegar a la configuración urbanística actual. Este enfoque permitirá comprender cómo los procesos históricos han moldeado la identidad y la estructura urbana del municipio en la actualidad.

3.2.1. Astillero: desde la industria naval hasta el turismo termal del siglo XIX

El estado actual de la localidad es el resultado de las numerosas transformaciones que ha experimentado a lo largo de los siglos. Como tal, el Ayuntamiento de Astillero se constituyó en el año 1800, aunque su historia se remonta años antes con la creación del

Real Astillero de Guarnizo (1581)¹³. El descubrimiento de América propició el desarrollo de instalaciones para la construcción de galeones que partían hacia el Nuevo Mundo desde el Puerto de Santander; en estos momentos, la actual zona de Astillero no era más que un frondoso bosque de robles y álamos (Cabezas, 2022).

Esa situación cambió con la industria naval, que continuó siendo el principal motor económico de la zona hasta el siglo XVIII; el periodo de esplendor vivido por la Armada Española en el siglo XVIII influyó en el Real Astillero de Guarnizo (Asúa y Campos, 1930 y Casado, 1989). En esos momentos, se ampliaron las infraestructuras necesarias para la construcción de navíos (**Ilustración 2**), así como albergues para alojar a los 1.259 empleados que trabajaban en el Astillero en 1753 (Maruri, 2001).

Ilustración 2. Situación de Astillero a principios del siglo XVIII



Fuente: <https://patrimonio.coacan.es/el-astillero/>

A finales de siglo, en torno a 1770, la actividad naval comienza a reducirse¹⁴, mientras, se inician los trámites para lograr que la conocida como “nueva población del Astillero de Guarnizo” gozara de una administración civil similar a la de otras localidades españolas. Finalmente, en 1793 la localidad de Astillero logra su emancipación de la jurisdicción de la Marina y se establece como un ayuntamiento independiente en 1800

¹³ Según la web del ayuntamiento. En el que se construyó el nuevo astillero en la antigua zona de la “playuca”, situada junto a lo que actualmente se conoce como La Planchada (Cueto, 2018).

¹⁴ La destitución del Marqués de Ensenada como Ministro de Marina, que coincide con la decisión de reubicar el Real Astillero en Galicia, provoca un debilitamiento y rápida desaparición de la organización productiva y, en consecuencia, de la organización territorial (Maruri, 2001).

(Maruri, 2001). Tras la recesión de la industria naval, durante las primeras décadas del siglo XIX Astillero sufrió una grave situación económica que casi supuso la desaparición de la localidad, dada la falta de capitalidad y superficie.

Sin embargo, a partir de mediados del siglo XIX la región cantábrica experimentó un periodo de cambios económicos que supuso un respiro para la economía astillerense: las teorías higienistas favorecieron el desarrollo del turismo en las zonas bañadas por el Mar Cantábrico, dados los supuestos beneficios medicinales de estas aguas.¹⁵ Los higienistas insistían especialmente en los beneficios de las aguas marinas frías, lo que convirtió a la franja Norte de España en el centro turístico deseado. A mediados del siglo XIX, Astillero se estableció como el lugar de ocio para muchos comerciantes santanderinos, pero también para veraneantes de las dos Castillas (Larraniga, 2015). Dado el auge turístico, se construyeron en 1874 una veintena aproximada de edificios, entre los que se incluía la iglesia de San José, la fuente de La Planchada, la casa de Carabineros o la “rampa del pueblo” y La Fondona (Cueto, 2018).

Para facilitar la llegada de los veraneantes, se establecieron diferentes medios de transporte. En primer lugar, en la época estival los turistas utilizaban el servicio de lanchas entre Santander y Astillero con tres viajes diarios; en 1852, las lanchas fueron sustituidas por vaporcitos que ofrecían sus servicios la totalidad del año (Rivas, 2025). Así, los vapores de la sociedad La Corconera navegaron en el ámbito de la Bahía de Santander entre el verano de 1877 y el de 1899; no obstante, su actividad en Astillero cesó poco antes, en 1892 (Nárdiz, 2019). Por su parte, los visitantes procedentes de Madrid llegaban en diligencias por el Camino Real de Reinosa; sin embargo, a partir de 1866, se concluyeron las obras del Ferrocarril de Isabel II con parada en el cercano pueblo de Boo de Guarnizo, desde donde podían desplazarse a la localidad por medio del servicio de alquiler de coches (Rivas, 2025).

A finales del siglo XIX, el auge del turismo terapéutico en Astillero impulsó la construcción de casas de baños y establecimientos especializados en distintos tipos de tratamiento. Para fomentar el veraneo residencial, el alcalde Venancio Tijero promovió la cesión gratuita de terrenos comunales y autorizó la creación de balnearios (Cabezas, 2022). Por ello, muchos santanderinos y madrileños construyeron allí sus segundas

¹⁵ Estas teorías recomendaban los tratamientos hidrológicos como remedio profiláctico y terapéutico, lo que llevó a las clases acomodadas de la sociedad a frecuentar los balnearios de aguas termales y, más adelante, las playas para tomar los conocidos como baños de ola (Gil de Arriba, 2000).

residencias. Durante la década de 1870, se edificaron también fondas y hoteles para los visitantes, destacando la Fonda y Restaurant del Cid. Al finalizar la década, estos espacios comenzaron a ofrecer servicios recreativos como casinos, teatros y gabinetes de lectura (Cueto, 2022).

De esta forma, las infraestructuras de Astillero estaban destinadas a satisfacer las necesidades de los turistas, así como las actividades desarrolladas desde el ayuntamiento. En ese mismo periodo, los habitantes de Guarnizo pidieron su separación del Valle de Camargo y su integración en el Ayuntamiento de Astillero. La fusión de estas dos entidades locales, que hasta ese momento ya compartían parroquia, escuelas y un médico, se concretó en 1871¹⁶. Ese mismo año, se botó la fragata Don Juan, el último barco que salió de las gradas del antiguo Astillero de Guarnizo, marcando el cierre de casi tres siglos de construcción naval en la región (Gómez, 2019).

3.2.2. La industria minera y petrolera en el municipio

De forma paralela, en las aguas de Astillero se estaban poniendo en marcha otros proyectos más allá de lo turístico; así, en las décadas de los ochenta y noventa del siglo XIX, llegaron a Astillero inversores e ingenieros foráneos interesados en dos industrias en crecimiento: el petróleo y la extracción de hierro (Rivas, 2021). En 1881, Deutsch y Compañía inauguró una refinería de petróleo en Astillero, siendo una de las primeras a nivel nacional, “La Cantábrica”¹⁷. En la zona de La Puntona, en el extremo Norte de la localidad, se construyó un muelle de madera para el transporte de las mercancías (González, 1995).

Diez años más tarde, y de forma contigua, se creaba la refinería francesa Desmarais Hermanos¹⁸. Ambas empresas fueron nacionalizadas durante dictadura del General Primo de Rivera, pasando a formar parte de la estatal CAMPSA (Fernández, 2016). La expansión industrial en Astillero exigía más superficie de la disponible en ese momento, lo que llevó a los hermanos Tijero Cordero a presentar un proyecto de

¹⁶ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

¹⁷ “La aventura financiera de los Rothschild en Astillero”, *El Diario Montañés*. Publicado el 24 de enero de 2021 <https://www.eldiariomontanes.es/region/el-astillero/aventura-financiera-rothschild-20210124125931-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F> (Consultado el 13/06/2025).

¹⁸ “La aventura financiera de los Rothschild en Astillero” *El Diario Montañés*. Publicado el 24 de enero de 2021 <https://www.eldiariomontanes.es/region/el-astillero/aventura-financiera-rothschild-20210124125931-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F> (Consultado el 13/06/2025).

deseccación y saneamiento de una marisma junto a la ría (Causa, 2020). Su objetivo era habilitar suelo para el desarrollo de nuevas fábricas, lo que se concretó con la construcción de un dique de 361 metros. Este y otros proyectos similares, como los realizados en la zona de La Playuca, permitieron la creación de espacios adecuados para nuevas actividades industriales, incluida la minería (Cueto, 2006).

Desde los muelles de la ría de Solía, se embarcaba el mineral extraído por esta actividad. Las aguas de la ría comenzaban a teñirse del color rojizo del mineral, pero en un inicio no era una actividad perjudicial para el veraneo y el baño (Montero, 1988). A finales del siglo XIX, la actividad minera en la ría de Solía impulsó importantes infraestructuras para facilitar el transporte del mineral, como la construcción de un ferrocarril de vía estrecha desde las minas de Obregón hasta la ría de Astillero, donde se levantó el cargadero conocido hoy como Puente de los Ingleses o La Orconera (Cueto, 2004). En paralelo, en 1886 se aprobó otro proyecto ferroviario, el “ferrocarril económico de Santander a Solares”, para responder al creciente tránsito de personas y mercancías en la zona, atravesando las áreas más pobladas de la Bahía de Santander (Ajuria, 2008). Esta línea provocó un doble impacto estructural en Astillero: por un lado, se construyó un puente metálico sobre la ría de Solía y, por el otro, se proyectó un modelo de estación para la localidad (Nárdiz, 2019).

En conjunto, las operaciones mineras provocaron consecuencias a corto plazo en el turismo de la localidad. El gran tráfico de barcos de mercancías, unido a las desmejoradas condiciones del agua de la ría, entorpeció en gran medida las prácticas de los veraneantes y bañistas. Las aguas pasaron a estar completamente contaminadas por los residuos de las actividades petroleras y mineras (Cueto, 2022). Desde la Bahía de Santander, se generó un ambiente de tensión al oponerse a los daños que estaban provocando las actividades industriales. Sin embargo, desde Astillero no surgió ninguna voz disidente frente a lo que allí acontecía; esto demuestra un cambio en el sistema económico y, con ello, en la mentalidad de la localidad: ya no era necesario ser ese pueblo pintoresco de bañistas, dado que la actividad industrial generaba grandes beneficios en la zona (Cabezas, 2022). La economía astillerense evolucionaba de lo rural, agrícola y

pescador hacia un intenso trabajo industrial que empleaba a un número importante de los residentes de la localidad¹⁹.

Con esto, se construyó una cantidad considerable de albergues y viviendas para los trabajadores, lo que se tradujo en un gran aumento de la población de Astillero²⁰. Por este motivo, la localidad tuvo que adaptarse e implementar nuevas infraestructuras y servicios. En la primera década del siglo XX, se diversificaron los negocios locales y aparecieron nuevos oficios especializados, tanto de hostelería, como de ocio y comercio (Rivas, 2025). Con la diversificación sectorial y la expansión industrial, Astillero abandonó definitivamente su pasado turístico e higienista (Gil de Arriba, 1994). El fin definitivo para este periodo se dio en 1913, tras la consolidación del carácter fabril de la localidad con dos nuevas incorporaciones: por un lado, la consolidación de los Talleres de Astillero S.A., dedicada fundamentalmente a la industria naval; por el otro, se inauguraba la planta de la Electro Metalúrgica de Astillero, cuyo fin era la fabricación de carburo de calcio²¹.

A raíz de esta última infraestructura, se puede deducir que en la localidad se comenzaba a percibir un cambio también en lo energético, dado que la central Electra de Viesgo se había instalado en 1906²² en el municipio para proveer energía a las fábricas y minas de la Bahía de Santander (Madrado, 1981). En buena medida, esta servía para alimentar la ya mencionada Electro-Metalúrgica de Astillero. Un siglo más tarde, esta industria continúa su actividad bajo el nombre de Ferroatlántica (Rivas, 2018).

Con el aumento de la actividad industrial en la zona de Astillero, se produjo un traslado de familias de Guarnizo en busca de empleo y atraídas por los recursos y comodidades superiores que ofrecía la localidad²³. En esta expansión, se formaron nuevos

¹⁹ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

²⁰ En la década de 1850, el ministro de Hacienda, Pascual Madoz, afirmaba que el Ayuntamiento de Astillero tenía una población de 331 habitantes. Entre los censos de 1887 y 1897, la localidad casi duplicó su población; así, mientras en la primera fecha la población ascendía a 1.572 habitantes, diez años más tarde era de 2.880. Para la década de 1910, el número de residentes ascendía a 5.782, cifra que no llegaría a duplicar hasta la década de los 80. Datos para el año 2024. Referencia “Evolución de la población censal”, ICANE <https://www.icane.es/munreport/dashboard/8>

²¹ Esta información ha sido extraída de la entrada “Ferroatlántica” de la web de Red de Patrimonio Industrial de Cantabria <https://redpatrimonioindustrialcantabria.org/portfolio-item/ferroatlantica/> (Consultado el 08/05/2025).

²² Años más tarde, la Electra de Viesgo fue absorbida por Hidroeléctrica Ibérica, que inició en 1910 la construcción de una subestación eléctrica y central térmica en Astillero en el camino hacia Liaño.

²³ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

barrios que invadieron el entorno rural vigente, alterando la estructura convencional del pueblo, para dar origen a un pequeño núcleo urbano-industrial. De esta forma, Astillero pasó a ser visto como el centro administrativo de la localidad, mientras que el área de Guarnizo conservó su esencia de núcleo rural con población dispersa. Para 1910, el número de residentes de Astillero ascendía a 5.782 personas²⁴.

3.2.3. El resurgimiento de la industria naval a principios del siglo XX

A partir de 1913, el periodo de bonanza económica que vivía la localidad se vio gravemente afectado por el inicio de la I Guerra Mundial²⁵. Con esto, dado el estallido de este conflicto armado, tanto Cantabria como el resto del país sufrió complicaciones para el transporte del hierro²⁶. El golpe definitivo para la minería astillerense se produjo dos décadas más tarde, tras el estallido de la Guerra Civil española (Cueto, 2018). Como resultado, las empresas de menor importancia se vieron obligadas a cerrar permanentemente sus operaciones debido a la reducción de los precios, lo que impedía la entrada al mercado de sus minerales. Por estas circunstancias, a partir de la segunda década del siglo XX, Astillero se convirtió en el principal foco de irradiación del socialismo fuera de Santander, que en la década de los noventa de manifestaría a través de las movilizaciones de los obreros de Astander (Gómez, 2022).

Ya en los años 30, tras la decadencia de la industria minera, la actividad naval recuperó importancia y protagonizó el surgimiento de la industria naval moderna que definió la segunda mitad del siglo XX en el municipio²⁷. Durante el periodo de la dictadura franquista, el fuerte proteccionismo y la intervención estatal sostuvieron a un sector industrial que enfrentaba problemas graves debido a su falta de competitividad²⁸. Entre los años 40 y 60, Cantabria experimentó un proceso de estructuración en lo económico que definió las bases del modelo de articulación del territorio, el cual se concretó en el Plan Comarcal de Santander (1955) (De Cos, *et al*, 2007), que determinó

²⁴ Datos para el año 2024. Referencia “Evolución de la población censal”, ICANE <https://www.icante.es/munreport/dashboard/8>

²⁵ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

²⁶ Los principales consumidores de este metal eran Gran Bretaña y Alemania quienes, por la peligrosidad que suponía llegar en barco hasta el Norte de España, no pudieron continuar con las exportaciones.

²⁷ No obstante, la gran crisis mundial que más tarde afectaría al sector en los años ochenta frenó en cierta medida el continuo crecimiento y progreso vivido a lo largo del siglo XX.

²⁸ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

la disposición de usos y actividades enfatizando la dualidad centro-periferia y subrayando la especialización funcional y la segregación espacial.

Según este modelo, el área residencial abarca la ciudad histórica, es decir, Santander, a la que se suman nuevas unidades en la periferia y los núcleos urbanos de Astillero y Maliaño-Muriedas. Durante la fase de transición (1940-1965), la transformación hacia una economía metropolitana llevó a una creciente concentración no solo de habitantes, sino también de actividades, a causa del conglomerado urbano-industrial y de las oportunidades laborales en la ciudad, que ha experimentado un notable crecimiento del sector terciario en los últimos años (Ureña y Gómez, 1984). En esos momentos, la actividad concentrada en Astillero es la de la industria naval, mientras que se crean también los barrios periféricos de la Estación y la Habanera (Cabezas, 2022).

En estos mismos barrios periféricos se construyeron las Viviendas de Protección Oficial (VPO) de la época franquista. Bajo la Ley de Vivienda de Renta limitada²⁹, se marcó la línea de actuación en el proceso de construcción de gran número de viviendas que tenían como fin sentar las bases de un “estilo nacional” (Sambricio y Echegaray, 2020). Estos edificios buscaban ser manifestaciones del ideario de la Falange, cuyo fin era alterar las costumbres a través del saneamiento de los medios rurales y la construcción de hogares (García, 2023). En Astillero, las VPO de aquellos años están situadas junto al Colegio Fernando de los Ríos, anteriormente denominado “Grupo Escolar Calvo Sotelo”. Estos bloques de viviendas continúan portando la placa distintiva de las VPO franquistas, con el yugo y las flechas (Baquero, 2015).

Más adelante, en la fase de expansión industrial y urbana, se construyó en la localidad el puente sobre la ría de Astillero que conectaba con Pontejos, así como la carretera de la costa Santander-Astillero (Nárdiz, 2019). La edificación de la carretera costera de Santander a Astillero (1961) se adaptó a las necesidades del tráfico, que requería vías ágiles de conexión interurbana. Así, ofreció una solución a las dificultades de comunicación interna en los centros del Arco Noroeste, y favoreció también la expansión de funciones al Arco Sureste, particularmente al municipio de Medio Cudeyo, que se incorpora al proceso de desarrollo industrial y urbano (De Cos y Cueto, 2020).

²⁹ Ley de 15 de julio de 1954 sobre protección de “viviendas de renta limitada”. Publicado en el BOE nº 197.

Esta ruta, que es significativa en el esquema regional, se fortaleció de manera inmediata con la apertura del Sur de la Bahía al proceso de metropolización, conforme a las pautas establecidas por el Plan Comarcal. Para lograrlo, fue necesario finalizar la “circunvalación” de la Bahía construyendo los puentes sobre las rías de Astillero y Cubas, los cuales permitieron que una extensa área, hasta entonces destinada a la agricultura y la ganadería, fuera urbanizada (García y Ribalaygua, 2022). La conversión del suelo industrial fue progresiva: el individualismo propio de la población, la baja calidad urbana en ciertos núcleos y el auge del automóvil promovieron la aparición de un nuevo tipo de urbanización dispersa (De Cos y Cueto, 2020). La presencia de una red de caminos unificada y amplia en todo el territorio comarcal favoreció este tipo de urbanización, que expandió notablemente el alcance de la conurbanización. La zona de Guarnizo, el valle de Camargo o Santa Cruz de Bezana en el Arco Noroeste y el flanco Norte de Peña Cabarga (Medio Cudeyo) en la región Sureste se unieron en el marco de la conurbanización gracias a estos procesos (De Cos, 2022).

3.2.4. La crisis de 1973 y las protestas obreras de los años 90

En las décadas de los 70 y 80, se produjo la crisis del crecimiento industrial y la explotación del territorio comarcal. La liberalización de la economía española a finales de los años setenta y los intentos por ajustarla a los estándares económicos de los países de la Comunidad Económica Europea, a la cual España se unió en 1986 (Ortega, 1986), resultaron en un proceso de crisis y reestructuración en la industria del municipio. Frente a la grave crisis global de la industria naval en los años 80, los gobiernos decidieron impulsar un cambio en la escala de la propiedad industrial, promoviendo el establecimiento en el municipio de pequeñas y medianas empresas a través del suministro de terreno (Revuelta, 2018). Esto resultó en la creación del Polígono Industrial de Guarnizo, surgido en la década de 1970, que se ha convertido en una de las zonas industriales más activas de la región gracias a su ubicación geográfica estratégica y su excelente red de comunicaciones, y más recientemente, del Parque Empresarial Cantabria³⁰.

³⁰ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

Tras los efectos del Plan Comarcal de 1954, la localidad de Astillero contaba con alrededor de 12.000 habitantes, principalmente pertenecientes a la clase obrera. Estos trabajadores del municipio se vieron fuertemente golpeados por la crisis naval de la década de los ochenta (Gómez, 2022). Desde 1959, año en que se implementó el Plan de Estabilización³¹, la política económica del régimen se enfocó en promover la industrialización, aunque creó un sector secundario donde predominaron las industrias básicas, intensivas en mano de obra, dependientes del exterior y con empresarios acostumbrados a tener éxito en un entorno protegido (Sambricio y Echegaray, 2020). Una de las empresas más relevantes fue AESA, del conjunto que incluía el Instituto Nacional de Industria (INI), un coloso de la construcción naval creado para mejorar la competitividad de España en el ámbito internacional, el cual se benefició del ciclo expansivo de finales de los sesenta (Gómez, 2019).

La primera etapa bajo la gestión de AESA se caracterizó por la intensa actividad de la fábrica, sin embargo, en la segunda mitad de los años setenta se inició una grave crisis en el ámbito de la construcción naval. Paralelamente, en 1970, Talleres del Astillero cambió su nombre a Astilleros de Santander, S.A., enfocándose en la construcción, reparación y modificación de embarcaciones (Nárdiz, 2019). Poco después, luego de significativas movilizaciones, los primeros pactos de reestructuración industrial se implementaron en el ámbito de la construcción naval en 1978, conocidos como los Pactos de la Castellana, que contemplaban una reducción considerable de la capacidad productiva y de las plantillas, aunque las negociaciones decidieron que se llevarían a cabo de manera no traumática y mediante un aumento del gasto público (Marín, 1995).

Rápidamente, comenzaron a organizarse movilizaciones de los trabajadores para proteger sus empleos y prevenir el cierre de muchas empresas (Marín, 2006). Numerosos lugares habían vinculado su desarrollo al de las empresas industriales y la crisis ponía en peligro su porvenir³². Además, en el año 1996, el Plan Estratégico de Competitividad (PEC) de los astilleros estatales contempló un recorte de hasta el 60 % en la plantilla y una disminución salarial del 10 %, además de una congelación que se mantendría hasta que se eliminaran las pérdidas para acceder a las ayudas de la Unión Europea (UE)

³¹ El Plan de Estabilización de 1959 fue publicado en julio de 1959 en el Boletín Oficial del Estado, nº 174.

³² La transformación del sector naval durante la década de los ochenta generó alteraciones en las compañías de AESA, la planta de la SECN en Reinoso se separó con el nombre de Forjas y Aceros de Reinoso (FOARSA) y Astander disminuyó su personal en más de 100 empleos de un total de 635 trabajadores (Gómez, 2022).

(Revuelta, 2018). En reacción a esta etapa final del proceso de reestructuración, uno de los principales puntos de conflicto a finales de los años noventa en Cantabria fue impulsado por los empleados de Astander. Para estos trabajadores, el PEC amenazaba a la empresa y la preservación del empleo³³.

En 1997, el Gobierno comenzó la privatización de AESA con la venta de Hijos de J. Barreras, además de permitir también la de Astander. La autorización para la venta de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) el 12 de noviembre de 1999 a Italmar, del Grupo Lavinia, resultó en nuevas protestas y en la realización de una manifestación en las calles de El Astillero, donde participaron alrededor de 4.000 personas en apoyo a los trabajadores del astillero y en contra de la política del Gobierno (Delgado, 1997). A pesar de que el grupo se comprometió a sostener los empleos, no excluía un nuevo recorte laboral, confirmando así las preocupaciones de los trabajadores. En la actualidad, Astander sigue existiendo gracias a los subsidios y/o encargos del estado (Gómez, 2022).

En cualquier caso, a pesar de mantener su sello industrial, Astillero abordó la modernización de su economía fortaleciendo los procesos de terciarización que han definido su estructura productiva con una notable presencia del sector servicios³⁴. Además, los espacios industriales convencionales se transformaron en el mercado inmobiliario en un proceso de gran relevancia en el territorio cántabro. Según las cifras proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), la superficie total construida en Astillero entre 2000 y 2009 fue del 35.92%³⁵, lo que la situaba en la séptima posición a nivel provincial. La localidad destaca a partir de los 90 como área residencial que forma parte de uno de los veintiún términos municipales que componen el área metropolitana de Santander, delimitada en el año 2005 (De Cos, 2022). Dentro de estos municipios, Astillero se sitúa como uno de los de principal relevancia, junto a otros como Maliaño y Torrelavega³⁶.

³³ “Los trabajadores de Astilleros de Santander protestan contra los recortes de actividad”. Publicado el 10 de mayo de 1997, *El País*. Para más información https://elpais.com/diario/1997/05/10/economia/863215210_850215.html?outputType=amp (Consultado el 01/06/2025).

³⁴ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia> (Consultado el 01/06/2025).

³⁵ Datos para el año 2019. Referencia “Superficie construida”, INE <https://www.foro-ciudad.com/cantabria/el-astillero/habitantes.html> (Consultado el 15/04/2025).

³⁶ Datos para el año 2024. Referencia “Población por sexo y municipio”, ICANE <https://www.icane.es/data/padron-municipal-habitantes-genero-municipio> (Consultado el 17/04/2025)

Por su parte, es necesario apuntar un descenso en la densidad de población. Utilizando como base los años 1990, 2000 y 2015, y teniendo en cuenta el total de habitantes en la zona y el área del espacio residencial, se aprecia un incremento constante de la población que se asocia a una notable reducción de la densidad³⁷. Es en el año 2000 cuando comienzan a aparecer los efectos territoriales de la descentralización y de los cambios de residencia desde el núcleo urbano hacia la periferia. Ese primer periodo revela un patrón muy evidente de disminución de la densidad poblacional en los centros urbanos de los principales núcleos del sistema, principalmente Santander, pero también Torrelavega, Astillero o Solares (De Cos, 2022).

3.3. Características demográficas y socioeconómicas en la actualidad

El análisis del contexto demográfico y socioeconómico es relevante para entender las dinámicas territoriales y los procesos de desarrollo que configuran el área de estudio. Este apartado ofrece una visión general de la población y las actividades económicas del territorio, como paso previo al análisis patrimonial del territorio. En cuanto a la población, su situación actual y evolución, según los datos recogidos por el ICANE, Astillero cuenta con una población de 18.453 habitantes³⁸. Esto supone un leve descenso con respecto al año 2023, en el que la localidad alcanzó su máximo histórico con 18.467 residentes. En términos generales, Astillero ha experimentado un crecimiento continuo de su población; a comienzos del siglo XX, según datos del INE, el número de habitantes era algo superior a los 3.582³⁹. Desde entonces, su población ha crecido exponencialmente hasta la actualidad, siendo el periodo de mayor crecimiento el situado entre la década de los 50 y hasta 1994, en el que el número de habitantes ascendió desde poco más de 5.000 hasta los 13.000 residentes⁴⁰.

Más allá del leve decrecimiento experimentado en el último año, se pueden destacar otros periodos en los que disminuyó la población de la localidad. El descenso demográfico más relevante se produjo durante la I Guerra Mundial, cuyo impacto en la

³⁷ Datos para el año 2024. Referencia “Evolución de la población censal”, ICANE <https://www.icanes.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

³⁸ Datos para el año 2024. Referencia “Fichas municipales de Cantabria”, ICANE <https://www.icanes.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

³⁹ Datos para el año 2024. Referencia “Evolución de la población censal”, ICANE <https://www.icanes.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

⁴⁰ Este crecimiento coincide con la realización de la organización territorial organizada en el Plan Comarcal de Santander de 1954 (García y Ribalaygua, 2022) del que se habló en el apartado de historia de Astillero.

economía astillerense trajo consigo la emigración de parte de su población, que descendió en prácticamente mil habitantes, desde en torno a 6.000 hasta los 5.000⁴¹. Desde entonces, la pérdida de población no ha vuelto a ser tan elevada, aunque sigue estando marcada por los periodos de crisis económica. Con ello, el siguiente gran descenso de población tuvo lugar entre los años 1994 y 2000, a raíz de la delicada situación de la industria naval que afectaba de forma directa a los astilleros de Astander (Gómez, 2022).

En lo referido a otros parámetros demográficos, según recoge el ICANE, Astillero presenta una tasa de juventud del 14,15%, lo que le sitúa por encima de la tasa a nivel regional, que en 2022 era del 12,39%⁴². El porcentaje también es superior con respecto a la capital santanderina, que en ese mismo año era de 11,02%. Continuando con la tasa de envejecimiento, en la localidad estudiada esta asciende hasta el 18,73%⁴³, lo que se sitúa muy por debajo del 23,07% presente a nivel regional. De nuevo, en el caso de Santander, se destaca una tasa de envejecimiento bastante superior a la de Astillero, llegando a alcanzar un porcentaje del 26,28%. Por tanto, se puede afirmar que, a diferencia de la línea seguida a nivel cantábrico, la localidad presenta una población que, aunque envejecida, cuenta con un porcentaje de población joven que aumenta cada año. En cualquier caso, el crecimiento continúa siendo negativo; en 2023, en la localidad hubo un total de 97 nacimientos frente a 165 defunciones, lo que resultó en un crecimiento vegetativo negativo⁴⁴.

Como resultado, en 2024 en Astillero residían 8.984 varones y 9.469 mujeres. De cara a los próximos quince años, el ICANE prevé para la localidad un crecimiento constante, aunque poco acelerado, con lo que para 2039 se estima que la población ascenderá hasta cerca de los veinte mil habitantes⁴⁵. Este hecho colocaría a Astillero como el sexto municipio que mayor crecimiento demográfico experimentará en las próximas décadas, con un aumento del número de residentes del 3,24%. Parte de este crecimiento

⁴¹ Datos para el año 2024. Referencia “Evolución de la población censal”, ICANE <https://www.icane.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

⁴² Datos para el año 2022. Referencia “Tasa de juventud. Porcentaje < 15”, ICANE <https://www.icane.es/data/estructura-demografica-tasa-juventud-menores-15/results> (Consultado el 18/04/2025).

⁴³ Datos para el año 2022. Referencia “Tasa de envejecimiento. Porcentaje > 64”, ICANE <https://www.icane.es/data/estructura-demografica-tasa-envejecimiento-mayores-64/results> (Consultado el 18/04/2025).

⁴⁴ Datos para el año 2023. Referencia “Crecimiento natural”, ICANE <https://www.icane.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

⁴⁵ Datos extraídos del “Boletín de síntesis demográfica. Cantabria 2024”, ICANE https://www.icane.es/documents/32482389/33134160/Boletin_demografia_2024.pdf/930958e0-c7d5-2141-426e-e876d2f3843d?t=1740389104789 (Consultado el 18/04/2025).

se debe, ya en la actualidad, a la migración interior y exterior. En la primera, desde el inicio de los registros en 2021, el número de inmigrantes ha sido mayor que el de emigrantes, siendo en 2023 el saldo de 61, con 459 inmigrantes frente a los 398 emigrantes. En cuanto a la inmigración exterior, el saldo migratorio ha sido positivo, además de ir en aumento; en 2021, el saldo fue de 60, mientras que en 2023 ascendió hasta 107⁴⁶. Por tanto, se puede afirmar que es la inmigración exterior la que mayor impacto genera en el crecimiento demográfico de Astillero.

En lo referido a las actividades económicas, la imagen de Astillero ha evolucionado considerablemente en los últimos años, pues ha pasado de ser un municipio principalmente industrial para ser visto en la actualidad como una de las localidades más activas e innovadoras de la zona. Las actividades clave en el establecimiento y el desarrollo del municipio fueron en sus comienzos la industria naval y la explotación de mineral de hierro en la Sierra de Cabarga; desde entonces, ha logrado iniciar con éxito un proceso de transformación y revitalización de su tejido económico, tras la situación adversa que supuso la crisis global del sector naval en los años 80 y las repercusiones que tuvo en términos productivos y de empleo para sus residentes⁴⁷.

La economía local ha cambiado su enfoque hacia el sector servicios, centrándose especialmente en las oportunidades de negocio en sectores emergentes como las nuevas tecnologías, los servicios de apoyo a la vida cotidiana, el medio ambiente o la industria cultural y recreativa, aunque el sector industrial continúa teniendo un papel clave en el sistema productivo de la localidad (Feo, 2005). Junto a la reactivación de la actividad económica, en los últimos años se ha observado un aumento en la población debido a la llegada de nuevos residentes⁴⁸, atraídos por la mayor accesibilidad de la vivienda en comparación con la capital y la excelente oferta de servicios disponibles.

Según datos del ICANE, con todo esto, el 1,3% de los habitantes del municipio trabaja en el sector primario, un 11,8% en la construcción, un 28,2% en la industria y un

⁴⁶ Datos para el año 2024. Referencia “Población extranjera por nacionalidad a 1 de enero de cada año”, ICANE <https://www.icanes.es/munreport/dashboard/8> (Consultado el 18/04/2025).

⁴⁷ “Los trabajadores de Astilleros de Santander protestan contra los recortes de actividad”. Publicado el 10 de mayo de 1997, *El País*. Para más información https://elpais.com/diario/1997/05/10/economia/863215210_850215.html?outputType=amp (Consultado el 01/06/2025).

⁴⁸ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia> (Consultado el 01/06/2025).

58,7% en el sector servicios⁴⁹. El sector de la construcción se encuentra en recesión en la localidad, en la que la superficie construida entre 2010 y 2019 ha sido del 3.93%, frente al 35.92% edificado entre los años 2000 y 2010⁵⁰. Por su parte, destaca entre las actividades económicas el Parque Empresarial de Morero, centro empresarial para el desarrollo que se alinea con un enfoque contemporáneo para adaptarse a las demandas actuales del desarrollo sostenible. En este Parque, se combina la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales con la creación de instalaciones industriales avanzadas en un área de gran valor ecológico como es Morero⁵¹.

4. Identificación de los elementos patrimoniales y clasificación tipológica

La selección de los elementos patrimoniales en el presente capítulo de este trabajo se basa en la existencia en la localidad de Astillero de importante patrimonio edificado religioso e industrial, y de recursos naturales y paisajísticos, equipamientos públicos e institucionales y recursos viarios con valor patrimonial. Estos elementos, tras ser identificados, resultan valiosos para el análisis de la evolución urbanística de Astillero, dado que han sufrido transformaciones que han variado sus usos y funciones de cara a la población. Para ello, la identificación y clasificación tipológica de estos recursos se llevó a cabo mediante la realización de unas fichas comparativas que se encuentran recogidas en el apartado de **Anexos**, al final de este TFG. A continuación, a partir de dichas fichas y con base en la información obtenida, se procedió a la caracterización de los recursos y al establecimiento de su tipología.

Los recursos patrimoniales con valor histórico, cultural y ambiental se presentan en diversas tipologías. Para este estudio se han identificado como patrimonio edificado religioso, patrimonio industrial, recursos naturales y paisajísticos, equipamientos públicos e institucionales, así como elementos del patrimonio viario, tal como se detalla en el siguiente apartado. Para la identificación de estos recursos, se ha utilizado principalmente la información recogida en la página web del Ayuntamiento de Astillero,

⁴⁹ Datos para 2024. Referencia “Contratos registrados por municipio, sexo y sector de actividad”, ICANE, <https://www.icane.es/data/contratos-sexo-sector-municipal> (Consultado el 18/04/2025).

⁵⁰ Datos para 2019. Referencia “Superficie construida”, INE <https://www.foro-ciudad.com/cantabria/el-astillero/habitantes.html> (Consultado el 18/04/2025).

⁵¹ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia> (Consultado el 01/06/2025).

en concreto, los datos e imágenes presentes en el apartado de Patrimonio⁵². Además de estos recursos, para complementar los elementos físicos e infraestructurales destacados, se ha recurrido a la clasificación aportada por la Fototeca de Astillero, que organiza el material visual en distintas categorías temáticas, como ya se explicó con anterioridad. Entre ellos, los edificios que cuentan con un mayor número de referencias son el I. E. S. Astillero, la estación de tren, la Vía Verde a Liaño, la construcción de la autovía, el puente a Pontejos, la creación de los parques de La Cantábrica y La Planchada y las reformas en el Colegio Fernando de los Ríos.

4.1. Patrimonio edificado religioso

En su origen la Iglesia de San José (**Anexo I**) fue una pequeña capilla construida entre los años 1718 y 1728, destinada a los trabajadores de los astilleros de La Planchada (**Anexo VIII**). El aspecto original de la capilla se puede observar en la primera imagen⁵³, sin embargo, tras varias reformas y ampliaciones, la capilla original fue derribada debido a las necesidades de un mayor espacio (Cabezas, 2022). Más adelante, en 1890 se edificó una iglesia octogonal gracias a un donativo de 27.000 pesetas; en 1907 se convirtió oficialmente en parroquia y, en 1949, se construyó una nueva con el aspecto que tiene actualmente: un templo de tres naves de inspiración románica, entre los que destacan en el interior el retablo de la Virgen del Rosario con el Niño y la imagen de Santa Bárbara, que inicialmente pertenecían a la capilla original⁵⁴.

Más adelante, en las imágenes de la Fototeca se observa cómo entre las décadas de los 70 y 90 los jardines de la Iglesia pasaron a conformar lo que actualmente se conoce como el Parque de La Planchada (**Anexo VIII**); por su parte, el Cinema PAX perteneciente a la parroquia fue derribado en la década de los 90⁵⁵ y, en su lugar, se construyó el actual Centro de Día. En la segunda fotografía del **Anexo I**⁵⁶, ya no es observable en el lateral derecho la parte de la Iglesia que se correspondía con el cine, al

⁵² En esta página, aparece explicada la información general de los siguientes elementos patrimoniales, tanto histórico-culturales como paisajísticos: el cargadero de la Orconera, las chimeneas de La Cantábrica, la Electra de Viesgo, la Iglesia de San José y sus jardines, la Casa consistorial, La Fondona y las marismas. Para más información, véase <https://www.astillero.es/patrimonio> (Consultado el 07/03/2025).

⁵³ Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2013/05/iglesia-de-san-jose.html> (Consultado el 07/03/2025).

⁵⁴ Esta información aparece recogida en el apartado de “Historia” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/historia>

⁵⁵ Esta información puede ser contrastada con algunas publicaciones de residentes <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2014/07/cinema-pax.html> (Consultado el 10/06/2025).

⁵⁶ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1990.

igual que en la fotografía actual en la que aparece solo el aparcamiento⁵⁷. Además, es destacable cómo la Iglesia ha mantenido mayoritariamente su estructura, a excepción de la adición de un segundo piso en el campanario y las reformas en el cimborrio que se están desarrollando actualmente.

4.2. Patrimonio industrial

El cargadero de la Orconera (**Anexo II**), más conocido como Puente de los Ingleses, es una estructura de hierro construida en 1893, diseñada por José MacLennan y que fue propiedad de la compañía Orconera desde 1896 (González, 1995). Esta estructura fue diseñada en la segunda mitad del siglo XIX y, en un principio, midió 67 metros de longitud y 8 de altura, como se observa en la primera fotografía (**Anexo II**)⁵⁸. El cargadero está compuesto por unos pilares que soportan una pasarela, la cual desemboca en un sistema de carga y descarga del hierro; este era extraído de las minas de Obregón, después de ser lavado en la ría de Solía. Así, el principal destino del mineral era Inglaterra, aunque parte también se destinaba a los altos hornos de Bilbao (Montero, 1988).

Posteriormente y dada la gran producción, el puente fue ampliado en 1907 y, más adelante, en 1970. A pesar de estos cambios, el cargadero frenó su actividad en 1986; ya en desuso, fue restaurado entre 1994 y 1995 como resultado de la construcción de la Autovía del Cantábrico (Cueto, 2004), pasando a estar conectado en su parte superior con la zona de la Planchada, como se observa en la segunda fotografía en **Anexo II**⁵⁹. En la actualidad, su estructura se ha deteriorado debido a la ausencia de trabajos de mantenimiento, provocando que desde hace casi una década permanezca cerrada su entrada al público. No obstante, como se refleja en la tercera fotografía⁶⁰, el Puente de los Ingleses se encuentra en rehabilitación desde 2024. El cargadero es un monumento de arquitectura industrial, además de ser declarado como un Bien de Interés Local (BIL) en 2013.⁶¹

⁵⁷ La fotografía actual es una imagen de creación propia.

⁵⁸ Esta fotografía ha sido extraída de WordPress del apartado “Patrimonio industrial de Cantabria” y fue tomada en el año 1896.

⁵⁹ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en el año 1994 y representa las últimas obras llevadas a cabo en el Puente de los Ingleses, hasta las nuevas acciones de mantenimiento iniciadas en 2024.

⁶⁰ La fotografía actual es una imagen de creación propia.

⁶¹ Se recoge en la página web del Ayuntamiento de Astillero en la entrada titulada “El Gobierno de Cantabria declara Bien de Interés Local al Cargadero de la Orconera de Astillero” <https://www.astillero.es/node/2307>

Por su parte, las chimeneas de La Cantábrica (**Anexo III**) son restos de la antigua refinería que existió en el lugar que actualmente ocupa el parque público. Estas chimeneas de ladrillo, junto con otras dos torres del mismo material, cumplieron la función de agitadores, de evacuación de humos y de estanque de refrigeración⁶². En cuanto a sus características, la chimenea de mayor altura alcanza los 30 metros de alto, mientras que la de menor es de 25 metros. Ambas están colocadas sobre una base cilíndrica de 3 metros de altura, construidas a base de ladrillo y mortero; además, poseen una base circular de diámetro decreciente en su ascenso hasta la corona (Rivas, 2025).

Como se puede ver en la primera fotografía del **Anexo III**⁶³, al principio existieron otras chimeneas que comenzaron su construcción en 1879 como parte de la refinería de petróleo de la empresa Deutsch et Cie⁶⁴. Dado el éxito de su actividad, la empresa Desmarais Hermanos decidió construir una década más tarde otra refinería contigua a la anterior, también con sus respectivas chimeneas (Cueto, 2018). En la actualidad, solo se conservan las dos chimeneas descritas previamente, y que pertenecieron a la refinería de Desmarais Hermanos, la cual cesó su actividad en noviembre de 1927 (Rivas, 2021). Para finales de siglo, estas dos chimeneas fueron restauradas por medio de la colocación de anillos metálicos que garantizan su estabilidad; frente a su estado deteriorado observable en la segunda fotografía⁶⁵, se puede apreciar cómo en la actualidad presentan dichos anillos metálicos y se encuentran integrados como parte del ya construido parque de La Cantábrica⁶⁶.

Para terminar, Electra de Viesgo (**Anexo IV**) está situado en la zona de Potrañés y es el lugar donde estuvieron los primeros astilleros en el siglo XVII. Construido en 1911, su objetivo era satisfacer las necesidades de energía eléctrica de la zona (Madrado, 1988). Este edificio es un claro ejemplo de la arquitectura industrial de principios del siglo XX; sigue las pautas arquitectónicas de la tradición industrial catalana, es decir, se basa en el uso de hierro, ladrillo y cristal (Capel, 1997). En un inicio, Electra de Viesgo

⁶² Esta información aparece recogida en el apartado de “Patrimonio” de la web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/patrimonio> (Consultado el 01/06/2025).

⁶³ Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” y en ella se observan las dos refinerías descritas <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2013/10/campsa.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁶⁴ Para más información, véase <https://redpatrimonioindustrialcantabria.org/portfolio-item/chimeneas-la-cantabrica-astillero/> (Consultado el 07/06/2025).

⁶⁵ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en el año 1986 y en ella se observa el deteriorado estado de conservación de la chimenea pequeña.

⁶⁶ La fotografía actual es una imagen de creación propia en la que aparecen las dos chimeneas conservadas con los anillos metálicos ya añadidos.

albergó tanto una subestación eléctrica como una planta térmica de generación de energía eléctrica, como se puede observar en la chimenea de la primera fotografía en **Anexo IV**⁶⁷; además, su origen está vinculado con el transporte de mineral: las incertidumbres causadas por la I Guerra Mundial generaban dudas en torno al abastecimiento de carbón, material que descargaban en Astillero de los buques mineraleros (Cabezas, 2022). Sumado a esta situación, años antes ya se habían comenzado a sustituir las máquinas a propulsión a vapor por las que funcionaban con motores eléctricos, dado que resultaban más ventajosas.

Por ambos motivos, en 1910 la empresa Hidroeléctrica Ibérica se anticipó a la demanda proyectada de energía eléctrica en la minería de la zona próxima a la Bahía de Santander: instaló una línea de alta tensión desde el salto de Urdón en el valle del río Deva hasta una subestación en Astillero, donde también edificó una central térmica (Rivas, 2018). Actualmente, la planta térmica está inutilizada, como ya es visible en la segunda fotografía sin chimenea (**Anexo IV**)⁶⁸, y el edificio, cerrado y abandonado, funciona de forma automática por medio del parque de transformadores y conexiones que se encuentra actualmente en el exterior, visibles en la tercera imagen⁶⁹.

4.3. Recursos naturales-paisajísticos

Las Marismas Negras y Blancas (**Anexos V y VI**) son un importante entorno natural que ha sido objeto desde 1998 de diversas medidas de recuperación y protección medioambiental⁷⁰. Esto se debe a que los diferentes procesos industriales y urbanos habían deteriorado sus condiciones ambientales y paisajísticas. Este entorno ha sido recuperado para uso público y disfrute de la población, estando compuesto por las Marismas Blancas (declaradas por SEO BirdLife Reserva Ornitológica) y las Marismas Negras⁷¹.

⁶⁷Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” y en ella se observa la chimenea original de Electra de Viesgo <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2020/07/electra-de-viesgo-en-astillero-guarnizo.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁶⁸ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en el año 1988 y en ella ya no aparece la chimenea de la central térmica.

⁶⁹ La fotografía actual es una imagen de creación propia en la que se distingue el tendido eléctrico exterior y cómo el edificio ha permanecido prácticamente inalterado.

⁷⁰ Para conocer más sobre este proyecto, se puede visitar el apartado “Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/node/3652> (Consultado el 01/06/2025).

⁷¹ Esta información aparece recogida en el apartado de “Patrimonio de Astillero” en la página web del Colegio de Oficial de Arquitectos de Cantabria <https://patrimonio.coacan.es/el-astillero/>

Así, la Reserva Natural Municipal de las Marismas Blancas consta de una laguna de agua dulce y un intrincado mosaico de hábitats, entre los que destacan carrizales, matorrales, praderas inundables, etc. Estas otorgan a todo el sistema un elevado valor para la conservación de la biodiversidad a nivel local, dado que, durante el año, el humedal alberga cerca de 70 especies diversas de aves, siendo prominentes las aves acuáticas. Esta situación hace que las Marismas Blancas sean uno de los principales refugios avícolas en la Bahía de Santander⁷². En la actualidad, se siguen desarrollando acciones para mejorar el estado natural de este espacio, por medio de un proyecto para la expansión de los humedales desde 2023 o con la iniciativa en 2025 de la construcción de nuevas zonas húmedas para anfibios⁷³.

Juntos a ellas, las Marismas Negras, ubicadas al otro lado de la Autovía del Cantábrico, son un área de marisma intermareal restaurada a partir de antiguos terrenos que, hace años, iban a servir para la construcción de bloques de edificios. Su estado continúa teniendo un deterioro superior al de las Marismas Blancas, dado que en el periodo de esplendor turístico de la localidad ya padecieron intentos de desecación (Cabezas, 2018). Actualmente, estos terrenos se han convertido en un lugar clave de descanso para diversas aves que, durante sus migraciones anuales, hacen una parada necesaria en tierras cántabras para recuperar energías y proseguir con su recorrido. En las fichas urbanísticas en **Anexo V y VI**, aparecen dos fotografías mostrando el estado actual de las marismas⁷⁴.

En cuanto a La Cantábrica (**Anexo VII**), esta se encuentra situada en el antiguo espacio que ocupaban la refinería Desmarais Hermanos y la francesa Deutsch et Cie, inaugurada en 1881 y que recibía el sobrenombre de “La Cantábrica”; como se mencionó anteriormente, la refinería cesó su actividad a inicios del siglo XX. En la primera fotografía en **Anexo VII**⁷⁵, se puede destacar que tras la desaparición de las

⁷² En la Web de Turismo de Cantabria se explican las principales características naturales y turísticas de las marismas <https://turismodecantabria.com/senda-costera/marismas-blancas-y-negras-de-astillero/> (Consultado el 01/06/2025).

⁷³ Se puede conocer más sobre estos proyectos a través de la página web del Ayuntamiento de Astillero en el artículo “Astillero logra una importante subvención para invertir en las Marismas Blancas” <https://www.astillero.es/content/astillero-logra-una-importante-subsuenci%C3%B3n-para-invertir-en-las-marismas-blancas> (Consultado el 01/06/2025).

⁷⁴ Las fotografías actuales son de creación propia; no aparecen comparadas con momentos pasados dado que sus únicos cambios son la creación de caminos y rutas. Anteriormente a la construcción de la autovía, ambas marismas ya se encontraban separadas por la vía del tren, por lo que su fisonomía apenas se ha visto alterada desde mediados del siglo XX.

⁷⁵ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1988.

infraestructuras industriales únicamente permaneció un amplio sector verde, en el que se incluye a la laguna. A partir del Plan Parcial de La Cantábrica⁷⁶, proyectado en 1983, la zona se fue transformando en un espacio público cuyas obras finalizaron a inicios de los 2000, tal como aparece en la segunda fotografía⁷⁷. Desde entonces, ha experimentado diversos cambios al mejorar las zonas de juego (columpios, toboganes, zonas de *skate*, etc), la piscina municipal, la laguna y el complejo deportivo La Cantábrica; no obstante, ha seguido conservando elementos del patrimonio histórico industrial, como las ya descritas chimeneas (**Anexo III**).

Dentro de sus componentes, destaca la laguna, que desde la década de los 80 ha experimentado diversos procesos de saneamiento, culminando el último de ellos a finales del 2024. Igualmente, los cambios en el parque se finalizaron en 2022⁷⁸, mientras que la piscina municipal continúa en un estado de obras que pretende concluir antes del periodo de verano. Entre todos ellos, en los últimos años es el complejo deportivo La Cantábrica el que ha sufrido menos cambios, y que cuenta con diversas instalaciones exteriores e interiores: cuatro pistas de pádel, una bolera, dos pistas de tenis, una pista polideportiva, dos pistas de petanca y un rocódromo, frente a una piscina cubierta para adultos, una piscina cubierta infantil, una pista polideportiva, dos pistas de *squash*, un gimnasio, una sauna de hombres y una sauna de mujeres, respectivamente⁷⁹.

Por su parte, La Planchada (**Anexo VIII**) es un área histórica de Astillero que se remonta a 1581, cuando Cristóbal de Barros sugirió a Felipe II edificar un astillero en la desembocadura de Guarnizo (AA. VV, 1992). En 1694, la construcción naval se movió a La Planchada, lo que favoreció el desarrollo del asentamiento; en el siglo XVIII, durante el mandato de Felipe V, La Planchada se estableció como un punto naval. En 1882, bajo la alcaldía de Venancio Tijero, se llevaron a cabo mejoras urbanas, transformando el área en un parque público, con un notable incremento en viviendas y visitantes atraídos por la famosa fuente de aguas ferruginosas, “La Fuentuca” (Cabezas, 2022).

⁷⁶ En la web del Colegio de Arquitectos de Cantabria aparecen descritas las características y tiempo estimado de duración del proyecto <https://patrimonio.coacan.es/plan-parcial-de-la-cantabrica-astillero/> (Consultado el 01/06/2025).

⁷⁷ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1998. Durante los primeros años de la década de los 2000, se continuaron haciendo cambios en la zona de juegos, como al incluir un suelo mullido en sustitución del original de tierra y arena.

⁷⁸ Los resultados aparecen visibles en la tercera fotografía. La fotografía actual es de creación propia y en ella se observa la nueva zona de *skate*, la recolocación de los juegos y las dos chimeneas.

⁷⁹ Esta información aparece recogida en la entrada “Instalaciones deportivas” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/instalaciones-deportivas> (Consultado el 01/06/2025).

Durante el siglo XX, La Planchada experimentó nuevas transformaciones. En primer lugar, en 1875 se resaltó la importancia de su fuente, aunque esta fue reubicada en varias ocasiones: inicialmente por las obras del ferrocarril Santander-Bilbao y luego en 1994 debido a la construcción de la autovía (De Cos Guerra y Cueto, 2020). De este modo, La Planchada ha transitado de ser un centro industrial y naval para convertirse en un lugar enfocado en el entretenimiento, el deporte y la actividad social, evidenciando las transformaciones históricas de El Astillero durante más de cuatrocientos años. A partir de los años 70, como evidencia la primera imagen recogida en **Anexo VIII**⁸⁰, los jardines de la Iglesia pasaron a formar parte del espacio de La Planchada; en la segunda fotografía⁸¹ se observa cómo estaban atravesados por las vías del tren. Estas vías, al igual que los carriles de la autovía, circulan por debajo del parque el túnel construido en 1994, fruto de las obras para la Autovía del Cantábrico. En la actualidad, La Planchada cuenta con un importante área de jardines entre los que se sitúa tanto la bolera, como un parque y un quiosco que recibe el mismo nombre, como se ve en la tercera fotografía⁸².

Para terminar, la ruta de Astillero a Liaño (**Anexo IX**) pertenece a la Vía Verde del Pas, que aprovecha el antiguo trazado ferroviario del tren de El Astillero a Ontaneda. Esta línea de ferrocarril comenzó a construirse en 1892 y se inauguró en 1902, siendo durante muchos años un medio de transporte fundamental para viajeros y mercancías en la comarca (López-Calderón, 2015); en la primera fotografía en **Anexo IX**⁸³, queda reflejada la llegada del tren a la estación de Ontaneda a través de la actual Vía Verde. El tren funcionó hasta 1979, año en que se cerró definitivamente por la pérdida de uso y rentabilidad (Nárdiz, 2019). A partir de entonces, el trazado quedó abandonado hasta que, en las últimas décadas, comenzó su recuperación y transformación en un espacio de ocio y naturaleza; dichas obras iniciaron en 1997, tal como indica la descripción de la segunda fotografía⁸⁴. Hoy en día, este recorrido se ha convertido en una Vía Verde, un sendero

⁸⁰ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1970, mostrando los antiguos jardines de la iglesia que pasaron a conformar La Planchada.

⁸¹ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en 1982 y en ella se observan cómo las vías del tren dividían en dos La Planchada, pasando luego por debajo de un puente que conectaba con la estación de tren.

⁸² La fotografía actual es de creación propia, mostrando el parque, el quiosco y la bolera de La Planchada.

⁸³ Esta primera fotografía de la estación de Ontaneda ha sido extraída de la página web “Trenes y tiempo” <https://trenesytiempos.blogspot.com/2020/01/cronicas-de-la-via-estrecha-xciv-de.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁸⁴ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1998. En ella se observa la nueva ruta en rojo, que discurre por el antiguo trazado del ferrocarril. A la derecha aparece también el I.E.S. El Astillero.

acondicionado para ciclistas y caminantes⁸⁵. El tramo de Astillero a Liaño mantiene el trazado original del tren; esta transformación ha permitido conservar parte de la historia ferroviaria de la zona, adaptándola a nuevos usos recreativos y turísticos, como formar parte del carril bici, visible en la tercera fotografía⁸⁶.

4.4. Equipamientos públicos e institucionales

La Casa Consistorial (**Anexo X**) se construyó en 1878 según el proyecto de D. Alfredo de la Escalera y Amblard, arquitecto de la Diputación⁸⁷. Previamente, en 1875 la Junta de Comercio cedió el solar conocido como “Casas de la plaza” al Ayuntamiento de Astillero, en donde se situaron también escuelas con viviendas para maestros (Cueto, 2018). Así, el 30 de mayo de 1878 se celebró el acto de colocación de la primera piedra, junto con la inauguración oficial del edificio destinado a Casa Consistorial y escuelas públicas de niños y niñas, tal como aparece en la primera fotografía⁸⁸, en la que un grupo de alumnos se reúnen a la entrada de la escuela. En esos momentos, el edificio, que se ha mantenido prácticamente intacto hasta la actualidad, contaba con dos escuelas de primera enseñanza con capacidad para 120 niños y niñas, mientras que la primera planta estaba destinada a la Casa Consistorial. Como evidencian las descripciones de la Fototeca, estas escuelas cesaron su actividad tras la apertura del Colegio Fernando de los Ríos en 1936. En la actualidad, la Casa Consistorial está enteramente ocupada por las oficinas y órganos administrativos del Ayuntamiento de Astillero, aunque también alberga exposiciones dedicadas a la historia y figuras clave del municipio. A nivel estructural, el edificio ha cambiado únicamente el color de su fachada (visible en la tercera fotografía⁸⁹), así como la inclusión de una pasarela que conecta con los edificios contiguos y la ampliación en el lateral izquierdo presente en la segunda fotografía⁹⁰.

⁸⁵ En la web oficial de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se describe el trazado y características de la Vía Verde del Pas, incluido su paso por Astillero <https://www.astillero.es/patrimonio> (Consultado el 01/06/2025).

⁸⁶ La fotografía actual es de creación propia.

⁸⁷ Esta información aparece recogida en el apartado de “Patrimonio” de la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/instalaciones-deportivas> (Consultado el 01/06/2025).

⁸⁸ Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” y se corresponde con una postal vendida en la Librería M. Albira de Santander <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2021/06/grupo-calvo-sotelo-escuelas-publicas-en.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁸⁹ La fotografía actual es de creación propia y muestra el cambio de la fachada de un color terracota a azul cielo.

⁹⁰ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1983.

En lo referido a La Fondona (**Anexo XI**), este edificio fue construido en 1887 y en su origen fue una fonda que albergaba a las personas que venían a tomar los baños de mar y las aguas de “La Fuentuca” (Cueto, 2018). Como aparece en la placa conmemorativa del edificio, su estructura metálica se hizo con los restos del buque CID, el cual se hundió en 1873 y había sido uno de los mayores veleros pertenecientes a la flota española; su aspecto original aparece en la primera fotografía en **Anexo XI**⁹¹. En cuanto a su forma, el edificio es una casa cubo de estructura rectangular y tres pisos de altura, que ha experimentado diversas transformaciones destinadas a su mantenimiento y modernización, finalizando con el estado actual presente en la tercera fotografía⁹².

Tras el cese de la actividad de baños, el edificio pasó a estar ocupado por viviendas, tal como se ve en la segunda fotografía⁹³, y, en 1984, debido a su gran deterioro estructural, el Ayuntamiento presentó el proyecto para convertirlo en Casa de Cultura y aprovechar la planta baja para albergar las clases del Colegio Fernando de los Ríos, que requería de un mayor espacio dado el elevado número de alumnos que asistía al colegio. Tras su remodelación, en 1985 la Biblioteca Municipal Miguel Artigas se traslada a la Fondona⁹⁴. El origen de esta biblioteca se remonta a 1896, aunque no fue inaugurada oficialmente hasta 1951 en la parte baja de la Casa Consistorial. Después del traslado a La Fondona, se compró mobiliario y el material necesario para comenzar a catalogar y preparar los fondos municipales. Junto a esta biblioteca, en la actualidad el edificio es sede también de diversos organismos: el Punto de Información Universitaria, la Oficina de Información Juvenil y el Punto de Información Europea además del Telecentro⁹⁵.

Por su parte, el Colegio Fernando de los Ríos (**Anexo XII**) es un centro educativo estatal fundado el 2 de mayo de 1936, resultado de un significativo plan de modernización educativa promovido durante la Segunda República, siguiendo el modelo estructural

⁹¹ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en el año 1956 y demuestra el deterioro del edificio décadas después del fin de la actividad turística y de baños en la localidad.

⁹² La fotografía actual es de creación propia y muestra las mejoras en el mantenimiento del edificio junto a la creación de la plaza con la que conecta, resultado de la eliminación de La Playuca (pequeño espacio de arena que en los años 60 y 70 era el centro de las actividades familiares y veraniegas).

⁹³ Esta fotografía ha sido extraída de una publicación de la cuenta de Facebook “Real Astillero de Guarnizo” y en ella se observa tendales con ropa que demuestran que ya está habitado el edificio. https://www.facebook.com/realastillerodeguarnizo/?locale=es_ES (Consultado el 01/06/2025).

⁹⁴ En la página web de la Biblioteca Municipal Miguel Artigas aparece recogida tanto la historia de esta institución como las características y evolución de “La Fondona” <https://www.bibliotecaspublicas.es/astillero/Conocenos/Nuestra-Biblioteca.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁹⁵ Esta información aparece recogida en la entrada “Biblioteca Municipal Miguel Artigas”, en la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/biblioteca-municipal-miguel-artigas> (Consultado el 01/06/2025).

planteado en 1933 por Manuel Vías⁹⁶. Recibe su nombre en honor a quien, en aquellos momentos, era el ministro de Instrucción Pública, Fernando de los Ríos. Por su parte, el colegio inició su andadura con el aspecto original presente en la primera fotografía⁹⁷ en **Anexo XII**. Este edificio representó un notable progreso en comparación con las viejas escuelas públicas de Astillero que, como ya se comentó, desde 1878 estaban situadas en el mismo lugar que la Casa Consistorial (**Anexo X**).

Así, la institución continuó con su labor pedagógica después de la Guerra Civil, aunque durante el franquismo su denominación fue cambiada a “Grupo Escolar Calvo Sotelo” (nombre visible en la segunda fotografía⁹⁸, así como una primera ampliación en su lateral izquierdo); más adelante, el centro escolar recuperaría su nombre original ya avanzado el periodo democrático, como aparece en la tercera fotografía⁹⁹. Su establecimiento surgió de la necesidad de proporcionar un entorno educativo contemporáneo y apropiado para la creciente población estudiantil de la zona, lo que ha requerido de diversas ampliaciones y reformas desarrolladas entre las décadas de los 80 y 90, con la adición de un edificio contiguo situado hacia la zona de recreo. Además, dentro de la expansión educativa de la región, como se indica en la Fototeca, destaca la inauguración en 1991 del I.E.S. El Astillero (**Anexo XIII**), visible en la primera fotografía¹⁰⁰, y que actualmente está conformado por los cuatro edificios y el polideportivo destacados en la segunda fotografía¹⁰¹ en **Anexo XIII**.

Como espacio público, la Plaza del Mercado (**Anexo XIV**) es uno de los puntos más emblemáticos a nivel histórico y social de Astillero, cuya estructura original, mantenida hasta la actualidad, aparece representada en la primera fotografía en **Anexo XIV**¹⁰². Situada en el centro de la localidad, ha sido testigo de la evolución comercial del pueblo desde 1901: desde el inicial abastecimiento local de carne, pescado y vegetales

⁹⁶ Esta información aparece recogida en el apartado de “Patrimonio de Astillero” en la página web del Colegio de Oficial de Arquitectos de Cantabria <https://patrimonio.coacan.es/el-astillero/>

⁹⁷ Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2021/06/grupo-calvo-sotelo-escuelas-publicas-en.html> (Consultado el 01/06/2025).

⁹⁸ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, fue tomada en el año 1983 y en ella todavía se aprecia en letras blancas el nombre “Grupo Calvo Sotelo”.

⁹⁹ La fotografía actual es de creación propia y muestra el regreso al nombre original del centro educativo, “Colegio Fernando de los Ríos”.

¹⁰⁰ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1988.

¹⁰¹ La fotografía actual es de creación propia y refleja el estado actual del instituto.

¹⁰² Esta fotografía ha sido extraída de la página web “Mis años en Astillero 1947-1961” y representa una postal de la Plaza del Mercado a principios de siglo XX <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2018/08/mercado-de-abastos-en-astillero.html> (Consultado el 01/06/2025).

(Cueto Alonso, 2018), pasando por las tiendas de ultramarinos y los Almacenes Azcárate (cuyo inicio de derribo se observa en la segunda fotografía¹⁰³), hasta albergar en la actualidad principalmente bares y cafeterías. Esta evolución pone de manifiesto un periodo de cambio en el comercio de Astillero, dado que el auge de los supermercados, como el Lupa visible en la tercera fotografía¹⁰⁴, provocó la disminución de esta actividad local; además, este espacio fue peatonalizado¹⁰⁵. Estructuralmente, tiene un diseño tradicional, con soportales y una estructura funcional adaptada a su uso comercial que, a día de hoy, continúa siendo punto de reunión para los vecinos y lugar seleccionado para la celebración de algunas de sus principales fiestas, como es el caso de San Tiburcio. Como remanente de su comercio originario, se siguen llevando a cabo actividades como el Mercado Vintage de los domingos o el Mercado Popular de los lunes¹⁰⁶.

En el caso de la Plaza de la Constitución (**Anexo XV**), este espacio es otro de los ejes vertebradores de la localidad, dado que conecta dos de las calles principales: el final de la Calle San José con el inicio de la Calle Tomás Bretón. Como indica su placa conmemorativa, los orígenes de esta plaza se remontan al año 1937, en el que fue inaugurada bajo el nombre de Plaza de José Antonio Primo de Rivera¹⁰⁷. Desde entonces y hasta el periodo de la transición, este espacio permanecería con el nombre del dictador, hasta que en 1983 fue sustituido por el nombre de Plaza de la Constitución¹⁰⁸; este cambio se realizó en honor a la recientemente aprobada Constitución de 1978¹⁰⁹. En la década de los 90, esta plaza experimentó procesos de pavimentación visibles en la primera fotografía¹¹⁰. En la actualidad, este espacio está ocupado por una alameda con pequeños jardines y zonas de descanso, mientras que a sus alrededores se sitúan diferentes tipos de

¹⁰³ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1989.

¹⁰⁴ La fotografía actual es de creación propia y muestra el estado actual de la plaza, en el que predominan los bares y cafeterías por encima del antiguo comercio local.

¹⁰⁵ La peatonalización no aparece recogida en las descripciones encontradas, pero sí es mencionada en numerosas ocasiones en las respuestas a las preguntas abiertas de la encuesta: “Por ejemplo, la plaza del mercado no era peatonal”, “Se ha peatonalizado la zona del mercado”.

¹⁰⁶ Toda la información vinculada con ambos mercados aparece recogida en la página web del Ayuntamiento de Astillero <https://www.astillero.es/content/el-mercado-vintage-de-astillero-cumple-su-primer-aniversario-en-su-nueva-edici%C3%B3n-del-mes-de> (Consultado el 01/06/2025).

¹⁰⁷ No se han encontrado fotografías que registren el estado de la plaza previo a las obras de pavimentación, aunque sí se conoce que, paralelamente, se amplió la zona central. Esto aparece recogido, por ejemplo, en algunas respuestas a las encuestas: “Se amplió la alameda de la Plaza de la Constitución”.

¹⁰⁸ Tal como se pone de manifiesto en <https://astillero-guarnizo.blogspot.com/2023/12/astillero-sus-calles.html> (Consultado el 13/06/2025).

¹⁰⁹ Publicado en el BOE, n.º. 311, de 29/12/1978.

¹¹⁰ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1983.

locales como bancos, cafeterías, restaurantes o pequeños comercios como peluquerías, tiendas de ropa, etc., tal como aparece en la segunda imagen¹¹¹.

4.5. Recursos viarios

La Autovía del Cantábrico (A-8) (**Anexo XVI**) llegó al entorno de Astillero en la década de 1990 como parte de una gran operación estatal de mejora de la red viaria del norte peninsular. Antes de su construcción, el tráfico interurbano se concentraba en la carretera nacional N-634, que atravesaba áreas urbanas como Muriedas y Maliaño en forma de travesías congestionadas (Ureña Francés y Gómez Portilla, 1984). Esta situación provocaba constantes atascos y un deterioro progresivo de la calidad del aire y del entorno urbano. Con el nuevo trazado de la A-8, que discurre al sur de Astillero y conecta con los accesos a Santander, se logró liberar el casco urbano del tráfico pesado.

El trazado de esta carretera continúa por debajo del túnel de La Planchada, construido en específico para este proyecto; con anterioridad, como se observa en la primera fotografía en **Anexos XVI**¹¹², la carretera discurría bajo el Puente de los Ingleses y muy próxima a la ría de Solía. Esta nueva vía permitió consolidar un corredor de alta capacidad entre Bilbao y Santander, revalorizando el suelo industrial del entorno de Guarnizo y facilitando la conexión con el aeropuerto. Actualmente, la autovía constituye uno de los principales ejes de comunicación de la región y ha potenciado el carácter logístico-residencial de El Astillero dentro del área metropolitana (De Cos Guerra y De Meer, 2013). Antes de su ejecución, la zona sur de Astillero estaba compuesta en gran parte por suelo agrícola, marismas y antiguos caminos rurales. La llegada de la autovía exigió la construcción de viaductos y enlaces, especialmente para salvar barreras naturales como los estuarios o los restos de marisma recuperada; además, requirió del cambio del trazado de la vía de las proximidades del muelle a bajo el túnel de La Planchada, visible en la tercera fotografía¹¹³; las obras de la S-10 en el cambio del trazado aparecen representadas en la segunda fotografía¹¹⁴. Actualmente, aunque su trazado se

¹¹¹ La fotografía actual es de creación propia.

¹¹² Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero, en concreto, del fondo privado “Colección fotográfica Pepín Encina”. La fotografía fue previsiblemente tomada en la década de los 80 (año no especificado en la Fototeca) y muestra la antigua carretera del muelle.

¹¹³ La foto actual es de creación propia y muestra cómo las vías del tren y la A-8 discurren bajo el túnel de La Planchada.

¹¹⁴ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en 1994. En ella se refleja las obras de la A-8, para las que se eliminó la antigua carretera del muelle.

mantiene plenamente operativo, se han planteado proyectos de reordenación del acceso desde la A-8 a la zona industrial de Guarnizo para mejorar la fluidez del tráfico pesado sin interferir en zonas residenciales (De Cos Guerra y Cueto Alonso, 2020). La autovía ha cambiado definitivamente el rol urbano de Astillero, integrándolo en un sistema regional de infraestructuras de transporte de alta capacidad.

Por su parte, el nuevo puente entre Astillero y Pontejos (**Anexo XVII**) fue proyectado en la década de 1960 e inaugurado en 1966 como parte del proceso de mejora de la accesibilidad en el margen sur de la Bahía de Santander¹¹⁵. Anteriormente, el cruce de la ría debía realizarse mediante rodeos por Muriedas o a través del deteriorado puente de Solía, de origen posiblemente medieval y sin condiciones para el tráfico moderno (De Cos, 2022). Además, el nuevo puente sustituyó en 1966 a las tradicionales barcas que unían ambas orillas, y que están presentes en la primera fotografía en **Anexo XVII**¹¹⁶.

La nueva infraestructura se diseñó como un viaducto de varios vanos con estructura de hormigón pretensado, permitiendo un paso fluido de vehículos sobre la ría de San Salvador y conectando directamente con la carretera de Pedreña. Su ejecución supuso un cambio sustancial para la movilidad local, al abrir una nueva vía de paso hacia la costa oriental y descongestionar los accesos tradicionales (De Cos Guerra y Cueto Alonso, 2020). Hoy día, el puente forma parte del sistema viario metropolitano y soporta un alto volumen de tráfico, especialmente en verano, funcionando como arteria secundaria complementaria a la S-10; además, su estructura no ha sufrido ningún cambio significativo desde su construcción en 1966, como se observa en la comparación entre la segunda¹¹⁷ y tercera fotografías¹¹⁸.

Para terminar, la estación de ferrocarril de Astillero (**Anexo XVIII**) se construyó a finales del siglo XIX, dentro del marco de expansión de la red ferroviaria que unía Santander con Palencia¹¹⁹. Desde sus inicios, tuvo una función clave tanto en el transporte de mercancías como en el desplazamiento de trabajadores, especialmente hacia los astilleros y fábricas metalúrgicas del entorno (Cabezas Ruiz, 2022). A lo largo del siglo

¹¹⁵ Aunque la construcción del puente es anterior a 1970, se ha incluido dado que sirvió de antecedente para los posteriores cambios en la A-8.

¹¹⁶ Esta fotografía ha sido extraída de Rivas, J. M. (2019). “La barca de Pontejos”, *El Diario Montañés* <https://www.eldiariomontanes.es/region/el-astillero/barca-pontejos-20190723185024-ntvo.html>

¹¹⁷ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1966.

¹¹⁸ La foto actual es de creación propia.

¹¹⁹ La línea de ferrocarril Santander–Palencia fue inaugurada en 1866 (López-Calderón, 2015).

XX, su papel fue reforzado con la incorporación del servicio de cercanías gestionado por RENFE, que conectó Astillero con Santander, Torrelavega y otras localidades del Besaya.

La estación también facilitó la salida de materiales pesados desde los muelles industriales cercanos. Hasta los años 70, el entorno de la estación albergaba almacenes, naves de clasificación y zonas de carga, hoy desaparecidas o en desuso (Nárdiz, 2019); además, también cruzaba la zona de La Planchada, hasta que las obras de la autovía supusieron un rediseño del trazado a través del túnel. Las obras se pueden observar en la segunda fotografía¹²⁰, en la que las vías cruzaban por delante de los bloques de edificios sindicales construidos entre 1955 y 1957; estas casas son visibles en la primera fotografía¹²¹. Tras el cambio en el trazado, reflejado en la tercera imagen¹²², se observa cómo el antiguo espacio de las vías es ahora ocupado por los jardines de La Planchada. Actualmente, la estación de Astillero continúa operando dentro del núcleo de cercanías de Santander y sirve de enlace para la población residente y los polígonos industriales del entorno.

5. Análisis de la encuesta

En este análisis, se ha decidido contrastar los resultados de la encuesta realizada a través de *Google Forms* a los habitantes de la localidad de Astillero pertenecientes a tres grupos de edad: mayores de 46 años, de entre 31 y 45 años y, por último, entre 20 y 30 años. En conjunto, el número de respuestas ha sido de 139, y el objetivo era evaluar la percepción de los astillerenses sobre el cambio urbanístico de su localidad. La **Tabla 4**, en la que se incluye el número de respuestas obtenidas por grupo de edad, refleja un volumen dispar de respuestas entre los diferentes grupos de edad, lo cual podría estar relacionado con diferentes factores, como la mayor predisposición de los más mayores a responder encuestas, un sentimiento superior de pertenencia a la localidad o a un número mayor de destinatarios al ser un grupo que incluye mayor diferencia etaria¹²³.

¹²⁰ Esta segunda fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1993.

¹²¹ Esta primera fotografía ha sido extraída de la Fototeca de Astillero y fue tomada en el año 1987. La fecha de construcción es indicada en la placa situada en la fachada principal.

¹²² La foto actual es de creación propia y refleja cómo el trazado de las vías ya no cruza los jardines de La Planchada por encima, sino por debajo a través del túnel.

¹²³ Dado que el grupo con el mayor número de encuestados es el de mayores de 46 años, es esperable que las medias generales tiendan a asemejarse a las particulares de dicho grupo. No obstante, en la **Tabla 5** se observa que en la mayoría de las preguntas las medias son muy similares entre los tres grupos etarios, lo que sugiere que el impacto de las respuestas de los mayores de 46 años tampoco varía de forma significativa las medias generales.

Tabla 4. Volumen de respuestas registradas por grupo de edad

Grupo de edad	Volumen de respuestas	Porcentaje
Mayores de 46 años	78 respuestas	56,1%
De 31 a 45 años	41 respuestas	29,5%
De 20 a 30 años	20 respuestas	14,4%
Total	139 respuestas	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Con estos datos, se puede observar que la participación de personas entre 20 y 30 años es del 14,4%, mientras que para el grupo de población situado entre los 31 y 45 años supone un 29,5%. Sin embargo, la participación de las personas mayores de 46 años ha supuesto un 56,1%, siendo este el grupo mayoritario. A partir de estas repuestas, se distingue en primer momento dos grandes grupos: las preguntas de tipo cerrado y las de tipo abierto. Empezando por las primeras, los encuestados respondieron a cinco preguntas vinculadas con el estado actual de Astillero, la valoración de la calidad de vida, de las comunicaciones, de los cambios urbanísticos y sobre la mejora o no de la localidad en los últimos años. Comparando los diferentes grupos de edad, estos son los resultados obtenidos para cada cuestión tras la media de las respuestas, relegados en la **Tabla 5**.

En términos generales, el 42,4% de los encuestados ha valorado el estado actual de Astillero con un 4; las siguientes valoraciones más votadas son el 3 (con 36 respuestas, el 25,9%) y el 5 (con 33 respuestas, el 23,7%) (**Anexo XXI**). Estos resultados se asemejan a aquellos sobre la valoración de la calidad de vida en Astillero: 67 personas han votado 4 (48,2%) (**Anexo XXII**). En el caso de las comunicaciones, de nuevo los resultados son muy similares, con 63 personas calificándolas con un 4 (45,3%), 44 con un 5 (31,7%) (**Anexo XXIII**). A la hora de opinar sobre los cambios urbanísticos, las respuestas mantienen la tendencia observada en las anteriores, de nuevo con la predominancia de una valoración positiva de 4 (66 personas, el 47,5% de los votos) y de 3 (39 personas, el 28,1% de los votos) (**Anexo XXIV**). Por último, sobre si la localidad ha mejorado en los últimos años, el 41,0% de los encuestados, es decir, 57 personas han calificado la mejora con un 4; las siguientes calificaciones más votadas son el 5 con 46 votos (33,0%).

Tabla 5. Media de las respuestas de tipo cerrado para los tres grupos de edad

Pregunta	Grupo años 20-30	Grupo años 31-45	Grupo de mayores de 46 años	Medias generales
----------	------------------	------------------	-----------------------------	------------------

Estado actual de Astillero	3,55	3,90	3,79	3,79
Calidad de vida	3,85	3,9	4,03	4,02
Comunicaciones	3,85	3,94	4,06	3,96
Cambios urbanísticos	3,60	3,51	3,51	3,53
¿Hay mejora en los últimos años?	3,95	3,93	3,94	3,94

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Sobre las preguntas de respuesta abierta, en términos generales, cabe destacar un conjunto de categorías comunes para cada una de las preguntas, como se expone en el **Anexo XIX**. Más allá de las respuestas más comunes a nivel general, también es posible resaltar aquellas categorías comunes dentro de los diferentes grupos de edad, como se representa en el **Anexo XX**.

5.1. Interpretación de los datos

A la hora de interpretar los datos obtenidos en las preguntas de tipo cerrado, se llevará a cabo tanto una interpretación general de la percepción sobre Astillero, como una comparación entre las valoraciones de los diferentes grupos de edad. En primer lugar, las respuestas cerradas permiten afirmar que, de forma general, la percepción de Astillero es positiva, especialmente en lo que se refiere a la calidad de vida y a las comunicaciones. Esto se extrae de las diferentes puntuaciones obtenidas, en las que las valoraciones de 4 han sido las predominantes, seguidas de cerca por aquellas de entre 3 y 5 (**Tabla 5**).

Con esto, en las cinco cuestiones se ha observado cómo de los 139 encuestados, entre el 41% y el 48,2% ha valorado el estado actual de Astillero, su calidad de vida, sus comunicaciones, sus cambios urbanísticos y su mejoría con un 4. Por su parte, los valores extremos de mayor negatividad, es decir, 1 y 2, son los que menos han sido escogidos en todas las categorías (entre 5 y 15 personas), lo que conduce a una satisfacción entre moderada y alta para la gran mayoría de los encuestados. De entre las diferentes cuestiones, la calidad de vida es la que recibe la segunda mejor valoración en términos generales, siendo a nivel global de 4,02; de este dato se puede deducir que, mayoritariamente, la población astillerense considera que su calidad de vida, por las estructuras, medios y servicios que ofrece el municipio, es elevada. Con un leve descenso, resulta también reseñable la positiva calificación a los medios de comunicación, que

asciende a 3,96, esto resulta comprensible dada la presencia de la autovía, el puente a Potejos y los abundantes medios de transporte público, como el autobús y el tren. En cuanto a puntuación, algo similar ocurre con cómo valoran la mejoría urbanística de Astillero en los últimos años, a la que de media global otorgan una puntuación de 3,94, la segunda más elevada entre las preguntadas; esto implica que la mayor parte de los encuestados considera que la localidad ha mejorado urbanísticamente en los últimos años. No obstante, en lo referido a los cambios, aunque estos reciben una buena acogida, son la cuestión en la que queda patente una mayor variedad de respuestas, lo que sugiere que estos generan opiniones más divididas entre los astillerenses; así los cambios urbanísticos realizados tienen una valoración media de 3,53, dando como resultado un estado actual de Astillero que es calificado con un 3,79.

En lo referido a la comparación por grupos de edad, las personas de entre 20 y 30 años son las que se muestran más críticas en sus valoraciones, aportando los promedios más bajos en la mayoría de las preguntas, especialmente en los casos del estado actual de Astillero (3,55) y de los cambios urbanísticos (3,60). Aunque sus valoraciones son las más bajas, no se distinguen en gran medida de aquellas aportadas por los otros dos grupos de edad. Con ello, en el caso de las personas entre 31 y 45 años, sus valoraciones son levemente más positivas que las del grupo anterior y, además, de entre los tres, es aquel que ofrece las calificaciones más equilibradas y estables¹²⁴, a excepción del valor en la calificación de los cambios urbanísticos (4,51). De este grupo destaca su positiva valoración de la calidad de vida, comunicaciones y mejora en los últimos años, de lo que se podría extraer un estado general en el grupo de satisfacción.

Por último, las calificaciones más elevadas y positivas son aquellas aportadas por las personas mayores de 46 años: su satisfacción es mayor en todos los aspectos, salvo en el estado actual de Astillero y en la valoración de los cambios urbanísticos, en los que ofrecen sus calificaciones más bajas con un 3,79 y un 3,51, respectivamente. Como en los otros dos grupos, aquello con lo que se muestran más satisfechos es con la calidad de vida, las comunicaciones y las mejoras en los últimos años. Sin embargo, también es reseñable el hecho de que, aunque el grupo de entre 20 y 30 es el más crítico, las valoraciones más bajas (1 y 2) provienen de personas mayores de 46 años, que no siguen la tendencia general de su grupo de edad. Por tanto, aunque el factor edad puede influir

¹²⁴ Estas calificaciones oscilan entre 3,9 y 3,94.

en la percepción, tampoco resulta del todo determinante, dado que es una minoría de mayores de 46 años los que han aportado las valoraciones más negativas.

Para continuar, se interpretarán los datos obtenidos en las preguntas de respuesta abierta, así como su relación con las respuestas de tipo cerrado. En estas últimas, era destacable una satisfacción entre moderada y alta que iba en aumento en los tres grupos de edad, estando las medias de las valoraciones más bajas en el grupo de entre 20 y 30 años, y las más altas en el de personas mayores de 46 años. Al comparar con las respuestas obtenidas en las preguntas de respuesta abierta, se puede comprender mejor el porqué de estas calificaciones: la evolución histórica y los diferentes cambios influyen de forma directa en la percepción de Astillero, su calidad de vida y en las expectativas de los distintos grupos de edad; el estado actual y los cambios urbanísticos obtienen las peores calificaciones, lo que podría encontrar su explicación en la percepción del cambio manifestada en las preguntas de respuesta abierta, en las que la pérdida de la esencia es la cuestión más repetida¹²⁵.

De nuevo, se reconoce que la satisfacción es general, con una buena valoración de las comunicaciones, exaltando la tranquilidad, comodidad y servicios de Astillero, aunque también mostrándose reticentes a determinados cambios, que disciernen entre los tres grupos de edad. De forma general, se puede reconocer un sentimiento compartido de que Astillero ha mejorado considerablemente en los últimos años, como ya quedó reflejado en las puntuaciones mayoritariamente positivas en las preguntas cerradas, y que se unen a lo respondido en las preguntas abiertas. La calidad de vida es muy apreciada por todos los grupos, lo que indica que, como área residencial, el municipio satisface ampliamente las necesidades fundamentales de sus residentes. Un factor que afecta a estas apreciaciones tan favorables son las conexiones: el tren de cercanías y media distancia, la autovía y la proximidad a Santander son igualmente uno de los aspectos mejor considerados de manera prácticamente unánime¹²⁶.

Más allá de estos puntos, en las respuestas abiertas aparecen claros matices que diferencian a las generaciones encuestadas. Es necesario tratar en un primer momento los

¹²⁵ Aunque son los más mayores quienes destacan normalmente esta cuestión, también aparece como un asunto que preocupa a los más jóvenes: “Si sigue el interés político general actual igual o peor, con más deterioro en lo patrimonial que no sean fiestas y más edificios modernos con materiales baratos que no pegan en el entorno.”

¹²⁶ Hay respuestas positivas en torno a las comunicaciones en los tres grupos de edad: “Buenas comunicaciones (carretera y transporte público)”, “Con buenas comunicaciones y servicios”, “Destacan sus comunicaciones, tanto bus como tren”.

puntos comunes a todos ellos, siendo el elemento en el que mayor acuerdo presentan la puesta en valor de los espacios verdes. En los tres grupos, aquello que más gusta de Astillero son sus parques, jardines y zonas verdes; hay que recordar su pasado industrial y cómo este impactó de forma muy negativa en el medio ambiente de la localidad. Resulta comprensible que los mayores de 46 años, quienes conocieron la versión más contaminada e industrial entre los encuestados, pongan en valor la labor de saneamiento y mantenimiento de las marismas, los espacios verdes y el carril bici; sin embargo, lo que resulta sorprendente es cómo este interés por los espacios verdes se mantiene en las diferentes generaciones¹²⁷.

Una posible explicación se encuentre en la puesta en valor que en las últimas décadas se ha hecho del contacto con la naturaleza; frente a puntos cercanos como Guarnizo, Maliaño o, incluso, Santander, en Astillero las zonas de parques y jardines ocupan una extensa parte de la localidad, a la vez que se encuentran diseminadas entre el tejido urbano. Son zonas que, diariamente, se pueden ver frecuentadas por gran cantidad de personas pertenecientes a los tres grupos encuestados, lo que podría justificar la similitud de sus respuestas en este aspecto. Otro punto común entre los encuestados es aquel vinculado con el deterioro paisajístico y patrimonial de la localidad. Si bien, como ya se dijo, las zonas verdes son aquello que más interés suscita intergeneracionalmente, también reconocen el estado contaminado de algunos emplazamientos naturales como la ría de Solía o las Marismas Negras. En los tres grupos, resaltan también el pésimo estado de la laguna de La Cantábrica, que hasta su saneamiento el año pasado estaba infectada de organismos que estaban provocando la muerte de los peces y patos¹²⁸.

En el caso del patrimonio histórico, el ejemplo más recurrente de deterioro que plantean los encuestados es el del Puente de los Ingleses. En los dos grupos de mayor edad recuerdan su estado anterior y cómo, tras alguna intervención parcial, no volvió a existir hasta la actualidad un auténtico esfuerzo por mantener vivo este recuerdo del pasado industrial de Astillero¹²⁹. Por su parte, las personas entre 20 y 30 resaltan cómo

¹²⁷ Algunos de los comentarios de los más jóvenes a la pregunta “¿Qué es lo que más te gusta de Astillero?” son los siguientes: “El paisaje, ya que tiene una gran cantidad de zonas verdes”, “La gran variedad de espacios con los que cuenta y en los que puedo invertir mi tiempo libre: parques, zonas verdes, etc.”, “Sus zonas verdes”.

¹²⁸ Entre las respuestas sobre el deterioro natural, se pueden destacar aquellas relacionadas con la laguna: “El lago de los patos que está muy descuidado”, “La suciedad del estanque de los patos de la cantábrica”.

¹²⁹ Algunas de las respuestas recogidas manifiestan el interés por este patrimonio: “El Puente de Los Ingleses solamente se pintó parcialmente hace 15 años, por lo que hace 7 años se tuvo que cerrar al tránsito

anteriormente se podía cruzar por el puente, pero cómo desde hace una década está cerrado al paso debido a su deterioro. No obstante, algunos también reconocen cómo en el año 2024 se han iniciado ya obras para restaurar el emplazamiento industrial más característico de Astillero¹³⁰. Estas opiniones demuestran que, a pesar de la diferencia generacional, existe una percepción similar de todos los grupos en cuanto al deterioro histórico-cultural y paisajístico.

Por su parte, en aquello que menos interés manifiestan los encuestados se pueden distinguir mayores diferencias entre los tres grupos de edad, lo que pone de manifiesto los matices generacionales. Como se explicó en apartados anteriores, cabe recordar la profunda transformación socioeconómica que sufrió Astillero desde la década de los setenta hasta principios de los 2000, que determinaron de forma definitiva su fisonomía actual: el pasado fabril e industrial dio paso a una localidad centrada en el sector servicios y en su definición como área residencial para la clase trabajadora, tal como se planteó en el Plan Comarcal de Santander de 1956 (Ureña y Gómez, 1984). Con esta cronología, se comprende que el grupo de mayores de 46 años haya observado una mayor transformación que aquellos que tienen entre 31 y 45, mientras que los menores de 30 han conocido un Astillero con apenas variaciones.

Por estos hechos, aquello que menos gusta a los mayores de 46 años es la pérdida de la esencia histórica de la localidad: más allá de las dos chimeneas o el Puente de los Ingleses, ya no se reconocen rasgos del Astillero que conocieron en su infancia y juventud. Por su parte, el segundo grupo, que ya solo conoció en los 90 una industria naval en declive, echa en falta un comercio más abundante¹³¹, mientras que las personas de entre 20 y 30, que podríamos calificar como jóvenes, notan la ausencia de una demanda de ocio que la localidad tuvo, pero que no llegaron a conocer y que desapareció alrededor de los 90, como cuando cerró la discoteca “Waterloo”, situada en la Calle Bretón¹³².

peatonal por su estado deteriorado. Ya lo están restaurando.” “Hasta ahora estaba en muy mal estado (el Puente de los Ingleses). Espero que la reforma sea buena”.

¹³⁰ Ante la pregunta “¿Podrías mencionar algún ejemplo de deterioro en los edificios o monumentos históricos?”, algunas de las respuestas recogidas manifiestan el valor de la recuperación de algunos espacios: “uno de los más emblemáticos, el Puente de los Ingleses, que por suerte ya lo están restaurando” Para más información <https://www.astillero.es/content/avanzan-buen-ritmo-las-obras-de-rehabilitaci%C3%B3n-del-hist%C3%B3rico-puente-de-los-ingleses-de> (Consultado el 14/06/2025).

¹³¹ Se observa en respuestas como “El pueblo está cada vez más vacío de negocios locales”, “Falta de comercios en general”, “El poco comercio que hay”.

¹³² El pasado martes 18 de febrero se celebró una charla-coloquio titulada *Tirando del carrete de la memoria. Recuerdos de Astillero de finales de los años 50 hasta nuestros días*, en la que el ponente, Damián García Carmona, expuso algunos de los cambios urbanísticos y territoriales del municipio, destacando especialmente los lugares y espacios vinculados al ocio nocturno.

Matices similares aparecen en otras preguntas, como en la de aquellos cambios que no habrían realizado: cada grupo se sirve del factor nostalgia, pero aquello que echan de menos varía entre grupos. Así, la pérdida de La Playuca, aunque la reconocieron necesaria por la cuestión del alcantarillado, es aquello que los mayores de 46 no habrían alterado nunca: era la zona de ocio y reunión, una pequeña playa en el entorno de La Fondona y La Puntona que permitía las reuniones con amigos y familias en la zona de baños¹³³.

La nostalgia por La Playuca sigue presente en quienes la conocieron del segundo grupo, mientras que para las personas de entre 20 y 30, ese emplazamiento del que solo han conocido el nombre, no es equiparable a la nostalgia que les genera el antiguo parque de La Cantábrica, que permaneció intacto desde 2007 hasta su renovación alrededor de 2022. Para esta generación, ese parque fue su zona de juego, ocio y reunión, y la mayoría se lamenta de su cambio, que tachan de “infantilización”, al eliminar aquellos juegos que podrían ser más peligrosos, pero que formaron parte fundamental de su infancia¹³⁴. En definitiva, la nostalgia y la vinculación con la niñez es un factor de peso en los tres grupos encuestados, pero se manifiesta en diferentes emplazamientos, solo en aquellos que conocieron de primera mano.

Con todo esto, especialmente en el caso de las preguntas sobre el estado actual y el futuro de Astillero, las respuestas abiertas ponen en relieve cómo las personas mayores de 46 años tienen una visión más nostálgica, que espera un desarrollo sostenible de Astillero sin que la localidad pierda su esencia, los remanentes del pasado industrial. Esta nostalgia proviene de sus experiencias de la infancia y juventud, dado que vivieron el Astillero industrial: las grandes fábricas y barcos, las amplias zonas verdes sin urbanizar o las dos vías de ferrocarril. Según este grupo etario, el progreso y la mejora es evidente y lo reconocen, aunque lamentan el hecho de que venga acompañado de la pérdida de la antigua vida más rural y tradicional; los cambios urbanísticos se valoran positivamente por la mejora en las comunicaciones y servicios como las escuelas, los saneamientos y alcantarillados, a pesar de haber traído consigo la desaparición de lugares emblemáticos

¹³³ Ante la pregunta “¿Podrías decir algún cambio que haya afectado al entorno natural, histórico y patrimonial de Astillero?”, algunas de las respuestas que se recogieron mencionan la Playuca como lugar de encuentro y de ocio: “La playuca que era un espacio de ocio de mucha gente que disfrutaba de bañarse y pasar muchas tardes y se la echa en falta”. “Lo que más pena me da es la desaparición de la Playuca”. “Conocí el hueco de la Playuca, pero no la Playuca en sí. Estoy convencido que si preguntas a las generaciones más mayores te pedirán que la Playuca volviera a ser como era cuando eran niños.”

¹³⁴ Se puede resaltar el siguiente comentario sobre el estado actual del parque: “...al igual que el parque de la Cantábrica, hay más zonas infantiles cuando antes también había más juegos para niños más mayores”.

como La Playuca, los lavaderos o las antiguas grandes casonas¹³⁵. Junto a estos cambios que no habrían realizado, aparecen también menciones a la pavimentación de zonas verdes, debido al aumento de la construcción de edificios y la ordenación de las calles. Por tanto, los mayores de 46 años sienten que los cambios, aunque necesarios, rompen con la tradición y el legado colectivo de Astillero y abogan por un futuro de crecimiento en el que se proteja el patrimonio histórico.

A continuación, el siguiente grupo, de personas entre 31 y 45 años, actúa como un vínculo intergeneracional entre los otros dos grupos: suponen un término medio y de equilibrio que vincula la vivencia de los cambios con la aceptación del nuevo entramado urbano. Este grupo experimentó un Astillero que había comenzado su cambio las dos décadas previas y cuyas principales transformaciones en el momento giraron en torno a las comunicaciones: conocieron las obras de la autovía, el cambio en el trazado del ferrocarril y la estación de tren, así como numerosas remodelaciones de espacios públicos, como los parques de La Cantábrica y La Planchada¹³⁶. Dada su posición intermedia, las personas encuestadas entre 31 y 45 aprecian los cambios de la localidad, que han visto crecer enormemente a nivel demográfico dada la mejora de las comunicaciones, lo que además facilitó enormemente los desplazamientos a la capital por cuestiones de estudio, trabajo u ocio. Aunque también se lamentan de pérdidas como la de La Playuca, sus quejas no miran al pasado, hacia aquello que desapareció, sino a lo que está por venir: demuestran ser más prácticos que nostálgicos, identificando las carencias actuales, centradas fundamentalmente en la falta de comercio local o de actividades culturales y de ocio. Para este grupo, como equilibrio intermedio, desde que lo conocieron Astillero ha progresado positivamente en lo estructural, pero requiere de una mejora más enfocada en lo humano que en lo infraestructural¹³⁷.

¹³⁵ La pérdida de los lavaderos es mencionada de forma habitual, así como el derribo de las casonas o de comercios emblemáticos como las Almacenes Azcárate: “Derribaron el lavadero de la industria una pena”, “La zona de la calle Lepanto había unas casonas tipo indiano impresionantes y no se han mantenido”, “(Como deterioro) la plaza del mercado con el edificio Azcárate”.

¹³⁶ Ante preguntas “¿Qué es lo que más te gusta de Astillero?” se han recogido una serie de respuestas interesantes ante espacios que han sido reconvertidos “El cambio q dio La Cantábrica o La planchada”, “El parque de La Planchada-Orconera-La Cantábrica” Ante preguntas como “¿Cómo han cambiado sus calles principales desde que las conoces?”, algunas respuestas hacen referencia al sistema viario: “El parque de La Planchada se ha ampliado bastante después de las obras de la autovía en 1994. La Cantábrica y La Orconera son de nueva creación. Al de La Cantábrica se le está metiendo demasiado cemento: le están quitando demasiado césped para meter un pump-truck y, en un futuro, una bolera cubierta.”

¹³⁷ Ante la pregunta “¿Cómo te imaginas Astillero dentro de cinco años?”, algunos encuestados muestran su preocupación por el factor humano, mostrándose pesimistas ante el temor de que los cambios acaben perjudicando la calidad de vida de los locales: “Una zona donde los locales no podamos vivir, comprar sin coger el coche, aparcar sin parking privado pero los bares hagan caja”, “Imposible vivir para lxs vecinx

Por último, el tercer grupo, conformado por los más jóvenes, en cambio, no ha vivido de primera mano la versión más tradicional del Astillero industrial, ni tampoco han experimentado sus grandes transformaciones, dado que estas concluyeron a principios de la década de los 2000. En su caso, la localidad ya estaba “terminada” o, al menos, se encontraban definidos sus principales ejes vertebradores, como es el caso de la autovía y la línea de ferrocarril. Con esto, las personas encuestadas entre 20 y 30 años ya se encontraron un Astillero consolidado, con un avanzado saneamiento y una excelente comunicación con los puntos fundamentales de la comunidad autónoma; por ello, las únicas grandes renovaciones que han destacado son aquellas vinculadas con los cambios en el parque de La Cantábrica con el que, como sucedía en los grupos anteriores con La Playuca, sienten un vínculo especial.

En cuanto al resto de elementos, en las repuestas de este grupo parece detectarse cierta sensación de estancamiento, como si en las últimas décadas la localidad hubiera permanecido prácticamente inalterada. Esto se traduce en una sensación de escaso dinamismo, en el que la falta de oferta de ocio es la cuestión más repetida, especialmente aquella relacionada con la carencia de opciones para la vida nocturna y social, como podría ser una discoteca¹³⁸. En numerosas ocasiones, su reticencia a las transformaciones urbanísticas no surge de la nostalgia, sino de la impresión de que los cambios no satisfacen las necesidades actuales. Este contraste generacional se relaciona también con las respuestas a la pregunta sobre la visión de futuro. Mientras los mayores imaginan un Astillero que mantenga su esencia, mejore los servicios públicos y cuide su entorno natural, los jóvenes aspiran a un municipio con más actividad, más vida social. El grupo intermedio desea un desarrollo equilibrado, con más comercio, más cultura y más atención a la convivencia cotidiana. En todos los grupos, sin embargo, se mantiene un hilo común: el deseo de que Astillero crezca de forma sostenida y sin perder lo que lo hace habitable y cercano.

En definitiva, los datos de la encuesta permiten afirmar que Astillero ha logrado, en términos generales, una transformación exitosa desde el punto de vista funcional. Es un municipio bien valorado por sus servicios, sus comunicaciones y su entorno. Sin

ya que se está fomentando Astillero para el turismo sin regular el problema de la vivienda”, “Las pocas casas que quedan en pie junto a sus terrenos, se venderán y se edificarán”.

¹³⁸ Desaparecido el “Waterloo”, estos lugares son ahora echados en falta por los más jóvenes: “La falta de locales de ocio/nocturnos para jóvenes”, “La falta de ocio para los jóvenes”. Por ello, también son cambios que esperan se produzcan: “Con más ofertas de ocio como discotecas”.

embargo, esa transformación ha dejado heridas en la memoria de algunos sectores de la población y ha generado expectativas insatisfechas en otros: los mayores sienten que parte del alma del pueblo se ha perdido y, los jóvenes, que parte de su potencial está sin explotar. Por tanto, el reto en la actualidad está en continuar con las mejoras físicas o urbanísticas, sin perder el vínculo emocional y cultural con el territorio, integrando el pasado industrial con un futuro que satisfaga las demandas actuales.

5.2. Evaluación técnica y emocional: interpretación comparada de resultado

Después de haber realizado el análisis de las opiniones subjetivas y emocionales de los habitantes de Astillero, se procedió a compararlas con los resultados obtenidos en las fichas elaboradas para este trabajo. En primer lugar, algunos espacios de gran carga emocional, como La Playuca, los antiguos lavaderos o la vida social en plazas, emergen con fuerza en las respuestas abiertas como símbolos de identidad comunitaria perdida, cuya desaparición queda patente en las fichas. Curiosamente, estos lugares de ocio y reunión, que son echados en falta por los más mayores, también son aquellos puntos más anhelados por los jóvenes: la eliminación de estas zonas ha provocado la falta de lugares donde estas generaciones puedan desarrollar su vida social, lo que deriva en que sus principales quejas y reivindicaciones vayan dirigidas a la creación de una oferta de ocio prácticamente inexistente en Astillero desde la desaparición de los lugares destacados.

Este hecho podría relacionarse directamente con las obras de la A-8: la mejora en las comunicaciones no solo se vio reflejada en las fichas en la construcción de la Autovía del Cantábrico, del Puente a Pontejos y de las transformaciones en la red ferroviaria, sino que también está muy presente en las respuestas de la encuesta. Los cambios en las vías de transporte son el principal elemento reestructurador de Astillero, pues supuso la redefinición del Paseo Marítimo, de La Planchada, de la estación de tren y de la ruta hacia Liaño. En sus respuestas, los astillerenses de los tres grupos etarios se muestran conscientes del impacto transformador que supusieron dichas obras¹³⁹. No obstante, esta gran transformación no es percibida necesariamente como un avance en todos los sentidos; las respuestas muestran cómo buena parte de la población ya no trabaja y hace

¹³⁹ Ante la pregunta “¿Podrías decir algún cambio que haya afectado al entorno natural, histórico y patrimonial de Astillero? (chimeneas, puentes, ...)?”, algunas respuestas apuntaron hacia el impacto transformador de las obras de la A-8: “La autovía cambio el parque de la planchada, la estación de tren y todos los pisos que se construyeron como los puertos y la cantábrica”, “Lo dicho antes el mayor cambio fue la constitución de la autovía, que hizo que todo cambiara”.

vida en Astillero, sino que se sirven de estas comunicaciones para desarrollarla en Santander¹⁴⁰.

En segundo lugar, con respecto al patrimonio histórico-industrial, los elementos como el Puente de los Ingleses, las chimeneas de La Cantábrica o Electra de Viesgo son mencionados como componentes clave del paisaje urbano. En las respuestas abiertas se denota la importancia que el pasado industrial todavía tiene en el presente de Astillero: en todas las generaciones, con mayor o menor efusividad, estas infraestructuras son reconocidas como la esencia de la localidad. Es comprensible que el remanente industrial posea valor, tanto histórico como emocional, para quienes todavía lo conocieron en funcionamiento, pero resulta interesante observar cómo los más jóvenes también los reconocen como un factor identitario, lo que sugiere que se está logrando mantener su puesta en valor a través de las diferentes generaciones. Sin embargo, mientras el análisis urbanístico describe procesos de restauración o puesta en valor, como en el caso del Puente de los Ingleses, en la encuesta estos elementos siguen siendo percibidos como abandonados o inacabados, lo que revela una disonancia entre la intervención urbanística planificada y su impacto efectivo en la ciudadanía. Esto podría relacionarse con la sensación de estancamiento percibida en las encuestas, ya que la localidad ha permanecido prácticamente “invariable” por más de dos décadas. Otra posible explicación podría encontrarse en la falta de promoción de estas labores de mantenimiento, lo que provoca que aquellos habitantes que no residen en las zonas próximas al Puente de los Ingleses o a La Cantábrica desconozcan estos cambios.

6. Conclusiones

El presente Trabajo de Fin de Grado ha tenido como objetivo principal analizar la evolución urbanística de El Astillero durante los últimos cincuenta años. Para ello, en el primer capítulo se ha contextualizado históricamente el desarrollo de la localidad, prestando especial atención a los cambios históricos y sociales que se reflejan en su transformación urbana. Se ha podido exponer cómo las diferentes etapas industriales y turísticas han afectado a la conformación estructural de Astillero y a su evolución social y económica. En función de cada actividad económica se crearon nuevas infraestructuras,

¹⁴⁰ Algunas de las respuestas muestran su preocupación por esta situación, al temer que Astillero se acabe convirtiendo exclusivamente en “una ciudad dormitorio”, el lugar donde tener una residencia de forma más económica que en Santander, mientras que la vida social se desarrolle casi en exclusividad en la capital.

como cargaderos, fondas, zonas de baños o incluso refinerías, todo ello acompañado de un incremento en el número de residentes, tanto personas que deseaban trabajar en la industria como aquellos atraídos por el sector servicios. No obstante, son los cambios estructurales a partir de los años 70 los que han definido Astillero como una localidad con excelentes comunicaciones y destinada a la clase trabajadora.

En cuanto a los resultados, tanto el análisis de las imágenes como herramienta para valorar los cambios urbanísticos, como el estudio del impacto de dichos cambios en la población, han resultado complementarios. La combinación de ambas perspectivas ha permitido construir una visión completa del proceso de transformación urbana, aportando no solo una comprensión de los cambios del entorno físico, sino también de las dinámicas sociales asociadas. Esta aproximación supone, además, un avance significativo en el ámbito de los estudios urbanísticos y sociales aplicados al contexto local.

Con todo esto, una de las principales conclusiones extraídas es que la transformación urbana de Astillero está estrechamente vinculada con su reconversión económica: desde la actividad industrial, particularmente de los astilleros, ha pasado a configurarse como un municipio orientado al sector servicios, una transición que se ha hecho especialmente visible desde finales del siglo XX. Por ello, frente a las antiguas construcciones dedicadas a la expansión industrial, desde la década de los 70 destacan aquellas relacionadas con el sector servicios, como las renovaciones en el Colegio Fernando de los Ríos o la construcción del I.E.S. Astillero. Por su parte, tal como se indicaba en el apartado de hipótesis, este cambio económico ha generado diferentes percepciones según las generaciones. Mientras que la población más joven pide una oferta mayor de servicios de ocio, los habitantes de mayor edad tienden a percibir una pérdida de elementos identitarios vinculados al pasado industrial del municipio. No obstante, en términos generales, la calidad de vida en Astillero se percibe como elevada, destacando la buena comunicación del municipio, la existencia de servicios públicos adecuados y la presencia de zonas verdes, es decir, los cambios acontecidos han supuesto un impacto directo en la percepción de la calidad de vida.

Además, a través de las fichas interpretativas elaboradas en el trabajo, se ha podido constatar cómo estos cambios se han producido de forma acelerada, consolidando una transformación del espacio urbano que ha pasado de estar centrado en el sector secundario a responder a nuevas necesidades sociales, ambientales y culturales propias

de una localidad orientada al bienestar y los servicios. En adición, la comparación entre las fichas y las repuestas de las encuestas ha permitido aportar una visión tanto objetiva como subjetiva del cambio, al observar cómo el deterioro de los elementos patrimoniales o la mejora en las vías de transporte han impactado de forma directa en la percepción de los astillerenses de su localidad. Por tanto, se llega a la conclusión de que el deterioro o desaparición de algunas de las principales infraestructuras es percibido como la pérdida de la esencia de Astillero; sin embargo, los cambios en las comunicaciones y servicios han sido lo suficientemente favorables como para que la población, a pesar de las pérdidas, considere que su calidad de vida ha mejorado.

Referencias bibliográficas

Ajuria Ruiz, J. (2008). *Patrimonio ferroviario de Cantabria. Inventario del material ferroviario que prestó servicio en la Comunidad Autónoma de Cantabria*. Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

Asúa y Campos, M. (1930). *El Real Astillero de Guarnizo. Apuntes para su historia y la de los pueblos de Guarnizo y Astillero*. Madrid, Aldecoa.

Baquero, Juan Miguel (2015). “El yugo y las flechas del franquismo sobreviven en las fachadas de España”, *El Diario* https://www.eldiario.es/sociedad/miles-vpo-franco-simbolos-dictadura_1_2284573.html

Cabezas Ruiz, A. (2018). Las Marismas Negras: expectativas, usos y ocupaciones (1853-1989), *Revista Altamira*, 203-253.

Cabezas Ruiz, A. (2022). Evolución de la línea de costa en el frente marítimo de Astillero y sus territorios contiguos desde mediados del siglo XVII hasta el inicio del siglo XX. *Revista Altamira*, 195-278.

Capel Sáez, H (1997). La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 29, 19-50.

Casado Soto, J. L. (1989). La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la armada de 1588, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 3, 51-85.

Causa, M. (2020). “Restos vivientes de un pasado industrial”, *El Diario Montañés* <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/restos-vivientes-pasado-20200719192536-ntvo.html>

Cid Blasco, G. y Bergera, I. (2025). Mirar para transformar.: La fotografía consciente, reveladora de la esencia urbana. *Constelaciones. Revista De Arquitectura De La Universidad CEU San Pablo*, 13, 199-217. <https://doi.org/10.31921/constelaciones.n13a9>

Cueto Alonso, G. J. (2004). El cargadero de Orconera en la Ría de Astillero: un elemento singular del patrimonio minero de Cantabria. *Rutas culturales y turísticas del patrimonio industrial*, 167–176.

Cueto Alonso, G. J. (2006). *La minería del hierro en la Bahía de Santander, 1841–1936. Un estudio de Geografía Histórica*, Centro de Investigación del Medio Ambiente.

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 Asociación De Geógrafos Españoles*, 78, 329-358. <https://doi.org/10.21138/bage.2391>

De Cos Guerra, O. (2021). Cuando el periurbano cobra vida propia. La movilidad diaria y residencial como claves para caracterizar el área metropolitana de Santander. *Estudios Geográficos*, 82, 2-19.

De Cos Guerra, O. y De Meer, A. (2013). Las áreas metropolitanas de tamaño medio. La configuración de un espacio de cohesión en el conjunto polinuclear Santander-Torrelavega. Ciudad y Territorio. *Estudios Territoriales*, 351-362.

De Cos Guerra, O. y Cueto Alonso, G. J. (2020). El Área Metropolitana de Santander. Unidad funcional de difusos límites en el marco de la Bahía. *Itinerarios Geográficos*, 4, 7-31.

De Cos Guerra, O., De Meer Lecha-Marzo, A. y Martín Latorre, El. (2007). Planeamiento urbanístico y crecimiento urbano: importancia de la escala metropolitana en la definición del modelo territorial, *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12, 1-21 <https://doi.org/10.1344/b3w.12.2007.25748>

De Cos Guerra, O. (2007) SIG y evaluación multicriterio: propuesta metodológica para cuantificar el grado de metropolización en el territorio. *Mapping*, 6-12.

Delgado, Jesús (1997). “Manifestación en apoyo de Astander”, *El País* https://elpais.com/diario/1997/06/17/economia/866498414_850215.html

Feo Parrondo, F. (2005). Reseña de “La industria en Cantabria. Una visión global” de Esmeralda González Urruela. *Papeles de Geografía*, 41-42, 247-249.

Feria, J. M. (2020). Los procesos metropolitanos en España. Intensificación estructural y nuevos desafíos. *Papers*, 61, 28-40.

Fernández Pérez, P. (2016). *CAMPSA y el monopolio de hidrocarburos en España: Una perspectiva histórica (1927-1992)*. Ediciones Complutense.

Fernández Vega J. L. y Sánchez Landeras, J. L. (2013). *Ferroatlántica. Un siglo de Industria Española y Cántabra*, Ferroatlántica S.A.

García López, A. (2023). “¿Qué esconde la placa de la vivienda protegida franquista?”, *El Confidencial*.

García Sánchez, F. y Ribalaygua Batalla, C. (2022). *El área urbana Santander-Torrelavega: logros y limitaciones de su planeamiento urbanístico en democracia (1979-2019)*, Ciudades medias en España Urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019). 40 años de ayuntamientos democráticos, 113-152.

Gil de Arriba, C. (1994). La práctica social de los baños de mar. Establecimientos balnearios y actividades de ocio en Cantabria (1868–1936). *Documents d’Anàlisis Geogràfica*, 25, 79–97.

Gil de Arriba, C. (2000). La difusión social y espacial del modelo balneario: de la innovación médica al desarrollo de las prácticas de ocio. *Scripta Nova*, 69(40). <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-40.htm>

Gómez Alén, José (2019). La construcción naval en España, 1950-2019: una introducción general y notas sobre los sistemas constructivos en NAVANTIA/Ferrol, *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, 12, 59-94.

Gómez Tielve, A. (2022). La respuesta obrera a la reconversión naval en la bahía de Santander: el caso de los trabajadores de Astilleros de Santander, 1969-1999, *ALTAMIRA. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, 477-494.

González Urruela, E. (1995). José Mac Lennan, un empresario montañés. *Cámara Cantabria*, 33, 32–37.

Harrison, A. E. (1974). Reoccupying Unmarked Camera Stations for Geological Observations. *Geology*, 469–471.

Iturra Muñoz, L. (2015). El uso de la fotografía para problematizar lo urbano. Transferencias metodológicas, etnografía visual en la enseñanza de arquitectura. *Revista De Arquitectura*, 19(28), 22–30. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.2013.37080>

- Kaplan, S. (1987). Aesthetics, Affect, and Cognition. *Environment and Behavior*, 19(1), 3-32 <https://doi.org/10.1177/0013916587191001>
- Karatani, K. (2020). Introducción a la teoría de los modos de intercambio. *Valenciana, estudios de filosofía y letras*, nº25, 203-236.
- Klett, M. y Manchester, E. (1988). Second View: the Rephotographic Survey Project." *The Annals of Iowa* 49, 287-289. <https://doi.org/10.17077/0003-4827.12098>
- Larrinaga, C. (2015). De las playas frías a las playas templadas: la popularización del turismo de ola en España en el siglo XX. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 37, 67–87. http://dx.doi.org/10.5209/rev_CHCO.2015.v37.50987
- Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Provenca
- López-Calderón Barreda, M. (2015). *El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe*, Centro de Estudios Montañeses.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. MIT Press
- Madrazo Feliú, B. (1981). *Electra de Viesgo. 75 años*. Santander, Impr. Cervantina.
- Mercapide Compains, N. (1977). *Crónica de Astilleros de Santander S. A. Años 1872–1877*. Santander.
- Mercapide Compains, N. (1981). *Guarnizo y su Real Astillero*. Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial.
- Mesías Lema, J. M. y Vázquez López, N (2021). Investigar con fotografía documental para el aprendizaje del urbanismo, el patrimonio y el espacio-tiempo contemporáneo. *ArtsEduca*, 29, 39-60.
- Montero, M. (1988). The Orconera Iron Ore Co. Ltd. en la explotación del hierro de Vizcaya en el siglo XIX: bases mineras, contractuales y organizativas. En 25 años. *Facultad de Filosofía y Letras. II. Estudios de Geografía e Historia*, 595–610.
- Morales Yago, F. J. (2012). La geografía de la percepción: una metodología válida aplicada al caso de una ciudad de tipo medio-pequeño. El ejemplo de Yecla (Murcia). *Papeles de Geografía*, (55-56), 137–152. <https://revistas.um.es/geografia/article/view/176261>
- Marín, J. M. (2006). La fase dura de la reconversión industrial (1983-1986), *Historia del presente*, 8, 37-52.
- Maruri Villanueva, R. (2001). Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo. *Brocar. Cuadernos De Investigación Histórica*, (25), 123–136. <https://doi.org/10.18172/brocar.1851>
- Nárdiz Cádiz, C. (2019). La transformación del paisaje del fondo de la bahía de Santander: El agua, la rueda, el hierro y la velocidad. *Altamira: revista del Centro de Estudios Montañeses*, 90, 254-300.
- Ordeig Corsini, J. M. y Valtierra de Luis, C. (2011). Santander. Desarrollos urbanos desde 1950. *I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España*, 3-24.
- Orgaz-Agüera, F. y Moral Cuadra, S. (2015). La teoría del intercambio social como mecanismo para el desarrollo del turismo comunitario. Una revisión de la literatura, *Revista turismo y desarrollo local*, 8(19), 1-9.

- Ortega Valcárcel, J. (1986). Cantabria 1886-1986: formación y desarrollo de una economía moderna, *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander*.
- Revuelta, Á. (2018). La autonomía en su laberinto: crisis económica, transformación social e inestabilidad política en Cantabria (1975-1995), *Universidad de Cantabria*, 58.
- Rivas, J. M. (2025). *Astillero 1800-2000. De Real Astillero a centro industrial*. Librucos.
- Rivas, Jesús María (2018). “105 años de Electricidad Metalúrgica del Astillero de Ferroatlántica”. *El Diario Montañés*, Santander, nº1254.
- Rivas, Jesús María (2021). “La aventura financiera de Rothschild”, *El Diario Montañés*. <https://www.eldiariomontanes.es/region/el-astillero/aventura-financiera-rothschild-20210124125931-nt.html>
- Rivas, Jesús María (2019). “La barca de Pontejos”, *El Diario Montañés* <https://www.eldiariomontanes.es/region/el-astillero/barca-pontejos-20190723185024-ntvo.html>
- Rivas, J. M. (2019). *Relatos con historia de Astillero y Guarnizo*, Librucos.
- Rose, G. (2014). Visual Culture, Photography and the Urban: An Interpretive Framework. *Space and Culture, India*, 2(3), 4–13.
- Sambricio R. y Echegaray, C. (2020). Política de vivienda en el primer franquismo: 1936-1949. *TEMPORÁNEA. Revista de Historia de la Arquitectura*, 1, 59-96.
- Thibaut, J. W. y Kelley, H. H. (1959). *The Social Psychology of Groups*. New York: John Wiley & Sons
- Ureña Francés, J.M, y Gómez Portilla, P. (1984). Proceso de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander. *Ciudad y Territorio*, octubre-diciembre, 9-12.
- Vara Muñoz, J. L. (2008). Cinco décadas de Geografía de la percepción. *Eria*, 77, 371–384. <https://doi.org/10.17811/er.0.2008.371-384>
- AA.VV. (1992). *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Ayuntamiento Astillero

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Localización actual de Astillero	15
Ilustración 2. Situación de Astillero a principios del siglo XVIII.....	16

Índice de Tablas

Tabla 1. Perfiles demográficos y sociales de los encuestados	12
Tabla 2. Preguntas incluidas en la encuesta de respuesta abierta.....	13
Tabla 3. Preguntas incluidas en la encuesta de tipo cerrado.....	13
Tabla 4. Volumen de respuestas registradas por grupo de edad.....	44
Tabla 5. Media de las respuestas de tipo cerrado para los tres grupos de edad	44

ANEXOS

Anexo I

Denominación actual y anterior	Iglesia de San José
Tipo de recurso	Patrimonio edificado religioso
Año de creación	1949
Uso actual	Desocupada por problemas con la integridad estructural del edificio
Definición	Un templo de tres naves de inspiración románica, entre los que destacan en el interior el retablo de la Virgen del Rosario con el Niño

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo II

Denominación actual y anterior	Cargadero de la Orconera / Puente de los Ingleses
Tipo de recurso	Patrimonio industrial
Año de creación	1893
Uso actual	Desocupado desde el cese de actividad en 1986
Definición	Una estructura de 67 metros de longitud y 8 de altura, compuesta por unos pilares que soportan una pasarela, la cual desemboca en un sistema de carga y descarga del hierro

Fotografías



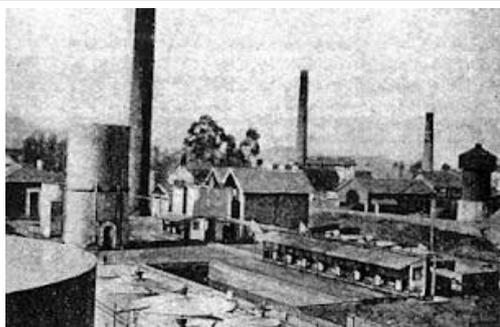
Situación dentro de la localidad



Anexo III

Denominación actual y anterior	Chimeneas de La Cantábrica / Refinería Desmarais Hermanos
Tipo de recurso	Patrimonio industrial
Año de creación	1891
Uso actual	Sin funcionamiento desde el cese de su actividad en 1927
Definición	Dos chimeneas de 30 y 25 metros, sobre una base cilíndrica de 3 metros de altura, construidas a base de ladrillo y con una base circular de diámetro decreciente en su ascenso hasta la corona.

Fotografías



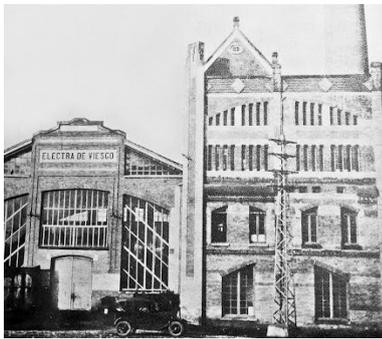
Situación dentro de la localidad



Anexo IV

Denominación actual y anterior	Electra de Viesgo
Tipo de recurso	Patrimonio industrial
Año de creación	1911
Uso actual	Desocupado por el funcionamiento automático del parque de transformadores
Definición	Una subestación eléctrica con una planta térmica de generación de energía eléctrica construida a base de hierro, ladrillo y cristal

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo V

Denominación actual y anterior	Marismas Negras
Tipo de recurso	Recurso natural-paisajístico
Año de creación	-
Uso actual	Vía Verde y zona dedicada a la protección de la fauna y flora
Definición	Un área de marisma intermareal restaurada a partir de antiguos terrenos que, hace años, iban a servir para la construcción de bloques de edificios

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo VI

Denominación actual y anterior	Marismas Blancas
Tipo de recurso	Recurso natural-paisajístico
Año de creación	-
Uso actual	Vía Verde y zona dedicada a la protección de la fauna y flora
Definición	Una laguna de agua dulce y un intrincado mosaico de hábitats, entre los que destacan carrizales, matorrales, praderas inundables, etc.

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo VII

Denominación actual y anterior	La Cantábrica / Refinería “La Cantábrica”
Tipo de recurso	Recurso natural-paisajístico
Año de creación	2000
Uso actual	Zona de ocio
Definición	Un espacio público que alberga tanto la zona de juegos, la piscina municipal y el complejo deportivo, como restos patrimoniales de las antiguas refinerías Deutsch et Cie y Desmarais Hermanos

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo VIII

Denominación actual y anterior	La Planchada
Tipo de recurso	Recurso natural-paisajístico
Año de creación	1994
Uso actual	Zona de ocio
Definición	Un área de jardines entre los que se sitúa tanto la bolera, como un parque y un quiosco que recibe el mismo nombre

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo IX

Denominación actual y anterior	Ruta de Astillero a Liaño / Vía Verde del Pas / Ferrocarril a Ontaneda
Tipo de recurso	Recurso natural-paisajístico
Año de creación	1996
Uso actual	Vía Verde
Definición	Un sendero acondicionado para ciclistas y caminantes que mantiene el trazado original del tren

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo X

Denominación actual y anterior	Casa Consistorial / “Casas de la plaza”
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1878
Uso actual	Contiene los órganos administrativos del Ayuntamiento de Astillero
Definición	Un edificio de planta rectangular de dos alturas que se ha mantenido prácticamente intacto hasta la actualidad, salvo por el cambio de color de la fachada y la construcción de una pasarela

Fotografías



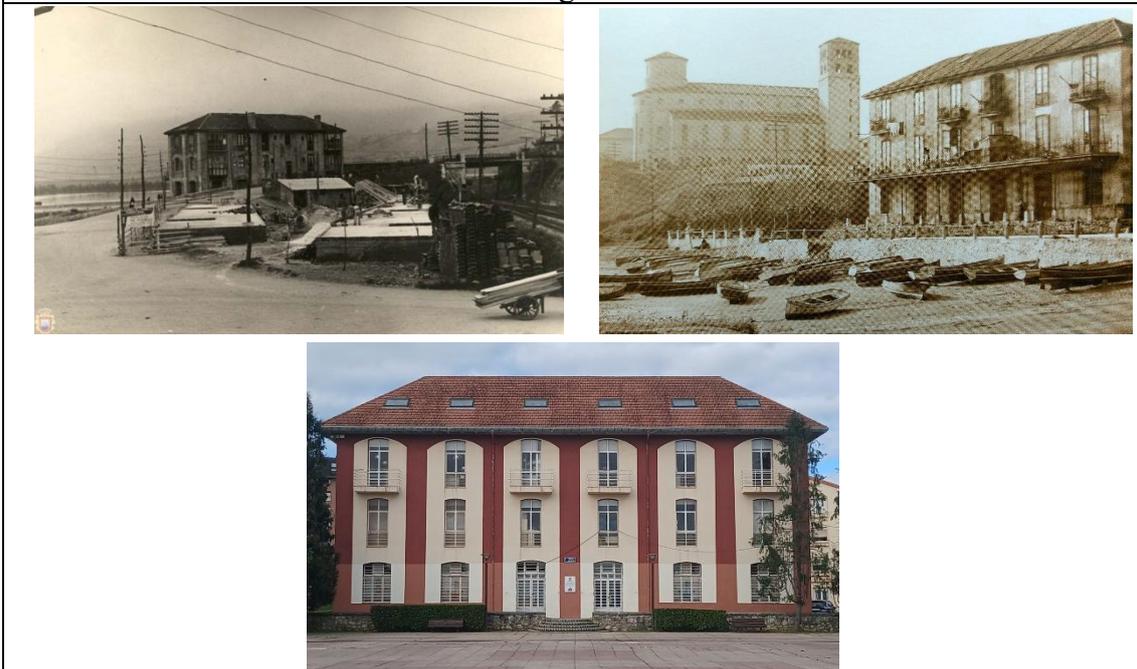
Situación dentro de la localidad



Anexo XI

Denominación actual y anterior	La Fondona
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1887
Uso actual	Diferentes usos públicos y municipales, como la Biblioteca
Definición	Una casa cubo de estructura rectangular y tres pisos de altura, que ha experimentado diversas transformaciones destinadas a su mantenimiento y modernización

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XII

Denominación actual y anterior	Colegio Fernando de los Ríos / Grupo Escolar Calvo Sotelo
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1936
Uso actual	Centro público de educación primaria
Definición	Un entorno educativo contemporáneo y apropiado para la creciente población estudiantil de la zona

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XIII

Denominación actual y anterior	I.E.S. Astillero
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1991
Uso actual	Centro público de educación secundaria
Definición	Un centro compuesto por dos edificios rectangulares interconectados, un polideportivo, unos jardines y un patio de recreo

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XIV

Denominación actual y anterior	Plaza del Mercado
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1901
Uso actual	Punto de desarrollo comercial y hostelero
Definición	Una plaza rectangular de diseño tradicional, con soportales y una estructura funcional adaptada a su uso comercial

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XV

Denominación actual y anterior	Plaza de la Constitución / Plaza de José Antonio Primo de Rivera
Tipo de recurso	Equipamientos públicos e institucionales
Año de creación	1937
Uso actual	Punto de ocio y reunión
Definición	Uno de los ejes vertebradores de la localidad, dado que conecta dos de las calles principales: el final de la Calle San José con el inicio de la Calle Tomás Bretón

Fotografías



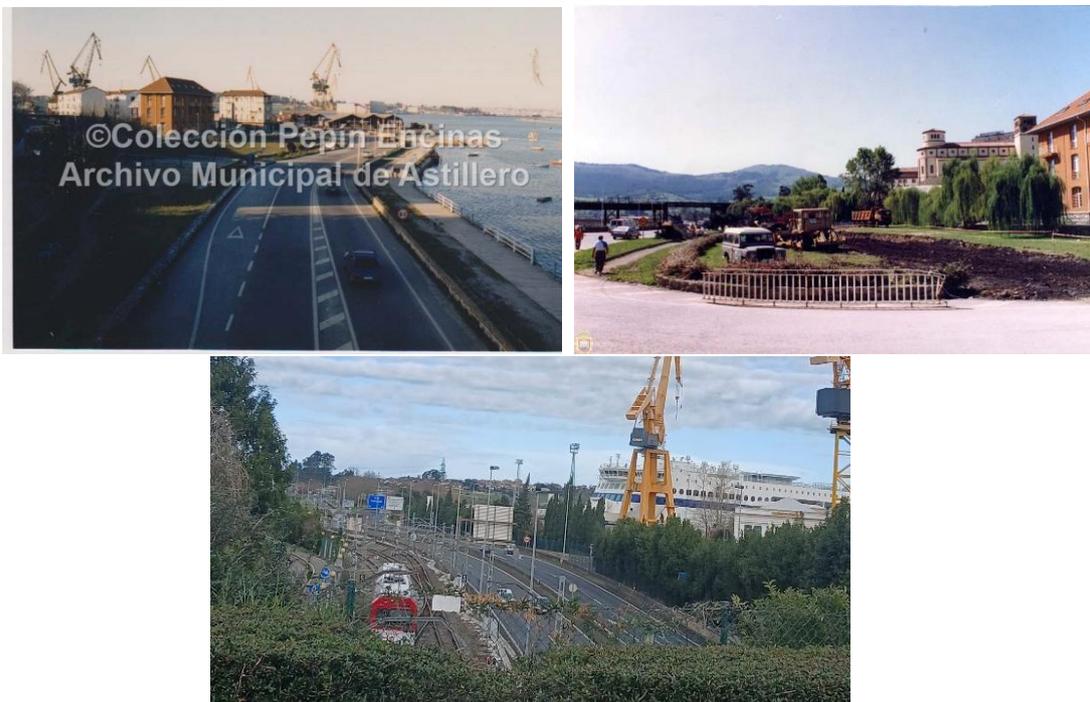
Situación dentro de la localidad



Anexo XVI

Denominación actual y anterior	La Autovía del Cantábrico (A-8)
Tipo de recurso	Recurso viario
Año de creación	1992-1994
Uso actual	Red de transporte y comunicación
Definición	Red viaria del norte peninsular que transcurre por el sur de Astillero y que constituye uno de los principales ejes de comunicación de la región

Fotografías



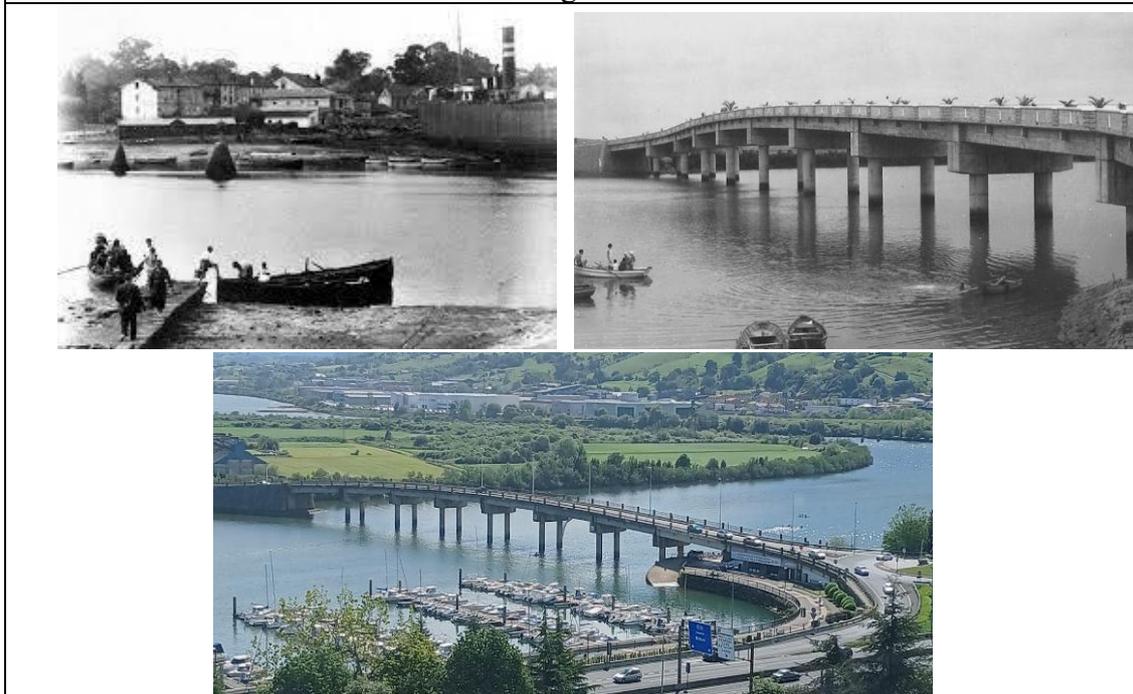
Situación dentro de la localidad



Anexo XVII

Denominación actual y anterior	Puente a Pontejos
Tipo de recurso	Recurso viario
Año de creación	1966
Uso actual	Red de transporte y comunicación
Definición	Un viaducto de varios vanos con estructura de hormigón pretensado, situado sobre la ría de San Salvador y que conecta con la carretera de Pedreña

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XVIII

Denominación actual y anterior	La red ferroviaria
Tipo de recurso	Recurso viario
Año de creación	1994
Uso actual	Red de transporte y comunicación
Definición	Un conjunto de vías y de estaciones que anteriormente discurrían dividiendo en dos La Planchada y que ahora cruzan por debajo de su túnel

Fotografías



Situación dentro de la localidad



Anexo XIX. Respuestas en categorías comunes a las preguntas abiertas. Volumen de respuestas según categoría

Pregunta	Categorías comunes	Nº de respuestas	Ejemplos
Lo que más gusta de Astillero	Zonas verdes y entorno natural	28 menciones	“Las zonas verdes, el parque de La Cantábrica, el paseo de Orconera”
	Buenas comunicaciones	18 menciones	“Buenas comunicaciones (carretera y transporte público)”
	Tranquilidad y calidad de vida	17 menciones	“La tranquilidad”
Lo que menos gusta de Astillero	Falta de aparcamiento	20 menciones	“La falta de aparcamiento”
	Falta de locales comerciales y de ocio	11 menciones	“Falta de comercio y ciertos servicios”
	Suciedad	7 menciones	“Hay muchísima basura en la calle, en los parques, etc”
	Tráfico y cuestras	6 menciones	“Las cuestras”, “El tráfico”
Cambios urbanísticos más destacados (parques, nombres, monumentos, etc)	Peatonalización de calles	12 menciones	“Son más anchas, mejor el acceso para personas con movilidad reducida”
	Mejora de parques	18 menciones	“Las parques y jardines han sufrido cambios añadiendo monumentos y estructuras”
	Restauración del Puente de los Ingleses	16 menciones	“Están mejorando el puente de los ingleses”
	Cambio de nombre de calles	11 menciones	“Sí, se cambiaron nombres de calles de la dictadura”
	Mejora de accesibilidad	12 menciones	“En los últimos años se ha mejorado mucho la accesibilidad en las aceras y cruces”
Percepción del deterioro	Puente de los Ingleses	14 menciones	“El puente de los Ingleses que no se puede pasar”
	Iglesia de San José	7 menciones	“La Iglesia de Astillero”
	La ría y marismas	9 menciones	“La ría en general es un espacio que está bastante contaminado”
	Estanque de La Cantábrica	6 menciones	“Donde las ocas y patos, da pena verlo”
	Antiguo lavaderos (desaparecidos)	4 menciones	“La zona de los lavaderos en los barrios”
Cambios no deseados	Eliminar zonas características (La Playuca y los lavaderos)	9 menciones	“Tapar la Playuca, fue a mi parecer lo peor que le pudo pasar al pueblo”
	Cementado de zonas verdes	6 menciones	“No habría cementado la plaza de en frente de la sala Bretón”
Visión de futuro	Más comercio y ocio	26 menciones	“Con más comercios, discotecas, restaurantes, plazas de aparcamiento y con reformas para aumentar la seguridad vial y peatonal”
	Mejor movilidad y accesibilidad	14 menciones	“Con mejor accesibilidad para la gente mayor”
	Crecimiento sin perder el patrimonio	22 menciones	“Ampliando con creces en habitantes y como una pequeña ciudad de interés turístico”

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Anexo XX. Respuestas comunes en cada grupo de edad

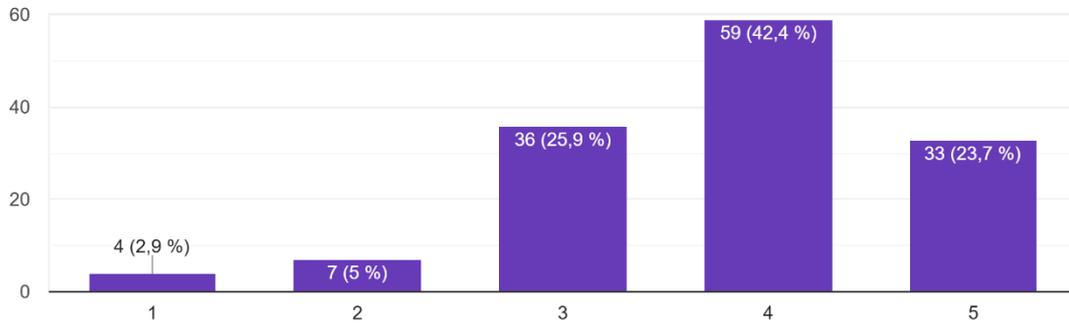
Preguntas	Grupo 20-30 años	Grupo 31-45 años	Grupo de mayores de 46 años
Lo que más gusta	Zonas verdes y de deporte	Calidad de vida y de servicios	Zonas verdes y el patrimonio histórico
Lo que menos gusta	Falta de ocio nocturno	Falta de comercio y demasiadas cuestas	Pérdida de la esencia histórica
Cambios destacados	Reformas de los parques y nombres de calles	Restauraciones patrimoniales	Mejora de la accesibilidad, la autovía
Deterioro comentado	Patrimonio y zonas verdes (ría y marismas)	Los lavaderos y la Iglesia de San José	El Puente de los Ingleses y el entorno natural
Cambios que no habrían realizado	Cementado excesivo de zonas verdes	Destrucción de La Playuca y desplazamientos históricos	Cambios a nombres de calles, derribo de edificios históricos (como la casa del inglés)
Visión de futuro	Más zonas para la juventud	Más comercio y ocio	Más servicios sin perder la identidad

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Anexo XXI

Del 1 al 5, ¿cómo valoras el estado actual de Astillero?

139 respuestas

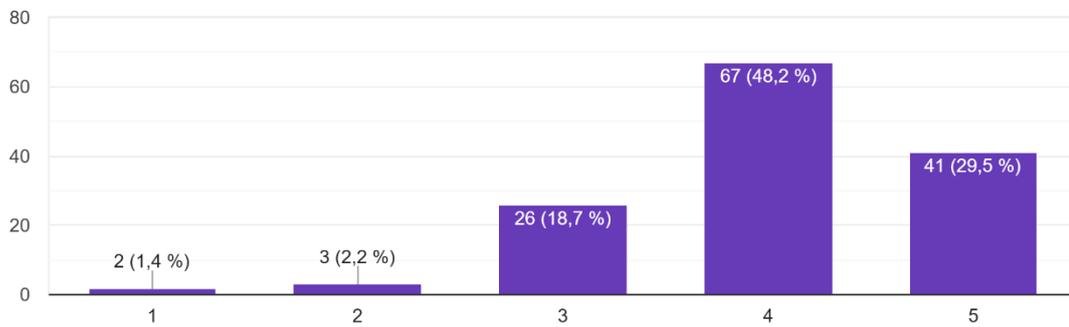


Fuente: resultados de las encuestas

Anexo XXII

Del 1 al 5, ¿cómo valorarías la calidad de vida de Astillero?

139 respuestas

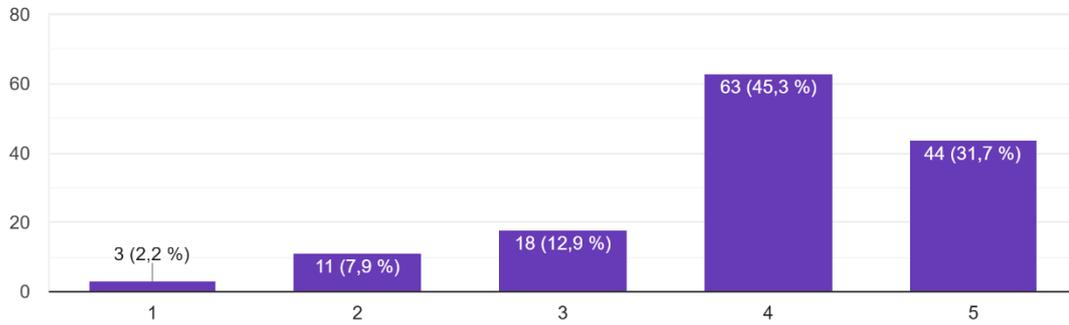


Fuente: resultados de las encuestas

Anexo XXIII

Responde de 1 al 5, ¿cómo valoras las comunicaciones?

139 respuestas

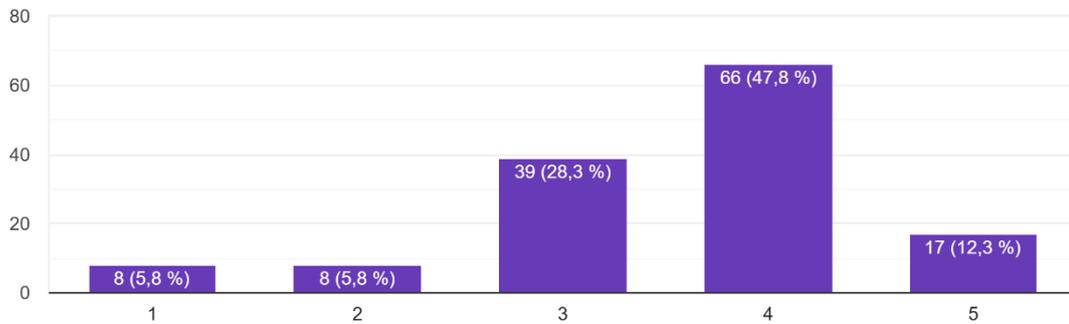


Fuente: resultados de las encuestas

Anexo XXIV

Del 1 al 5, opina sobre los cambios urbanísticos

138 respuestas



Fuente: resultados de las encuestas