

Carmen Gil de Arriba

Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Avda. de Los Castros s/n

39005 Santander

Tel. 34-942-201729

Email: carmen.gil@unican.es

Carlos Larrinaga

Departamento de Teoría e Historia Económica

UNIVERSIDAD DE GRANADA

Campus de la Cartuja, s/n

18071 Granada

Tel.34-958-243715

La cornisa cantábrica, un espacio de turismo de élite durante el reinado de Alfonso XIII (1902-1931)

Carmen GIL DE ARRIBA (U. de Cantabria) y Carlos LARRINAGA (U. de Granada)

RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto el estudio de la conformación de la cornisa cantábrica como un espacio turístico de élite durante el reinado de Alfonso XIII. Es cierto que desde mediados del siglo XIX, distintos miembros de la familia real habían tomado las aguas en diferentes playas de Guipúzcoa y Santander, pero fue, durante el primer tercio del siglo XX, cuando ese territorio, al que se incorporó Vizcaya, terminó conformándose como una auténtica región turística para los grupos sociales más privilegiados. A ello contribuyó, desde luego, la figura del monarca, pero también la práctica de determinados deportes de élite, como las regatas, las carreras de caballos o el golf, entre otros.

Palabras clave: cornisa Cantábrica, turismo, deporte, Alfonso XIII, siglo XX.
Códigos JEL: N73, N74, R59

The Cantabrian cornice, an elite tourism area during the reign of Alfonso XIII (1902-1931)

ABSTRACT

This paper aims to study the conformation of the Cantabrian cornice as an elite tourist space during the reign of Alfonso XIII. It is true that since the middle of the nineteenth century different members of the royal family had taken the waters on different beaches of Guipúzcoa and Santander, but it was during the first third of the twentieth century that this territory, to which Vizcaya was incorporated, ended conforming as an authentic tourist region of the most privileged social groups. To this contributed, of course, the figure of the king, but also the practice of certain elite sports, such as regattas, horse races or golf, among others.

Key words: Cantabrian cornice, tourism. Sport, Alfonso XIII, 20th century
JEL classification: N73, N74, R59

Desde mediados del siglo XIX, las provincias costeras vascas y la actual provincia de Cantabria se habían sumado al fenómeno del turismo de ola. Un fenómeno que había tenido sus orígenes en pleno siglo XVIII en Reino Unido y que progresivamente se había ido extendiendo por toda la fachada atlántica europea. Fue tal el éxito de estos enclaves playeros que algunos de ellos se convirtieron en auténticos rivales de los centros termales, de suerte que para principios del siglo XIX Brighton se transformó ya en la localidad de moda del veraneo británico, desbancando a Bath¹. Para Walvin (1978, pp. 21-22), el ferrocarril fue un instrumento fundamental para el desarrollo urbanístico experimentado por estas estaciones marítimas. En Inglaterra, las capas altas e incluso medias de la sociedad encontraron en las localidades costeras unos lugares en los que poder refugiarse huyendo de la gran ciudad. Por ejemplo, Southend, Margate, Ramsgate, Broadstairs y las localidades sureñas de Kent y Sussex cumplirían esta función para el caso de Londres. Al otro lado del canal de la Mancha, fue la costa normanda la escogida por las élites parisinas para tomar los baños de mar², consolidándose como un gran espacio turístico en tiempos del Segundo Imperio³. Con la expansión del ferrocarril otros centros marítimos fueron ganando especial peso⁴, como fue el caso de Biarritz, por ejemplo, convertido en el epicentro del veraneo galo en tiempos de Napoleón III y Eugenia de Montijo⁵. Aunque el caso más evidente de la relación existente entre este medio de transporte y la aparición y consolidación de un centro turístico lo tenemos en Arcachon, cuyos promotores fueron los hermanos Pereire, aprovechando la cercanía de una gran ciudad como Burdeos⁶.

En España la costumbre de los baños de ola de agua fría había ido ganando peso desde mediados del siglo XIX. De manera que la reina Isabel II realizó diferentes viajes a San Sebastián y Santander con tal motivo. Más tarde, Amadeo de Saboya durante su breve reinado también visitó ambas ciudades. El norte de España se sumaba así a un fenómeno que afectaba a toda la fachada atlántica europea, como una moda que, desde Gran Bretaña, se había expandido por buena parte del continente. De esta manera, en el caso español, desde finales de esa centuria y más aún durante el reinado de Alfonso XIII, el País Vasco y Cantabria se convirtieron en la zona predilecta del turismo de élite. A la presencia de la familia real hubo que añadir la de las altas capas de la sociedad (políticos, empresarios, literatos, artistas, etc.), siendo cierto que, desde los años veinte, fundamentalmente, esta práctica turística fue extendiéndose asimismo hacia otros grupos sociales menos pudientes que contribuyeron no sólo a aumentar el número de visitantes, sino también a incrementar la oferta y la demanda de recursos turísticos. Con todo, la cornisa cantábrica siguió manteniendo ese marchamo de turismo de élite, cuando otros destinos (costa catalana, Mallorca o Málaga) iban teniendo cada vez más importancia. De ahí que los objetivos de esta comunicación residan en tratar de analizar el peso de la Corona y de las élites en la conformación de la cornisa cantábrica como región turística, su peso preponderante dentro del panorama turístico de la España de la época, la construcción de infraestructuras que lo posibilitaron y qué inversores participaron en la puesta en marcha de las mismas. Por consiguiente, más que centrarnos en una región desde el punto de vista geográfico o

¹ Walvin (1978), p. 13.

² Clary (1977).

³ Desert (1983).

⁴ Delarue (2013). pp. 30-41.

⁵ Laborde (1984).

⁶ Bouneau (1997).

político, nuestra intención es fijarnos en una región propiamente turística, como fue la cantábrica durante esos años.

La conformación de la Cornisa Cantábrica como región turística durante el primer tercio del siglo XX

La cornisa cantábrica ha sido caracterizada como región industrial en declive en trabajos realizados a lo largo de los años ochenta y noventa del siglo pasado por varios investigadores, principalmente desde una perspectiva económica (Castillo Hermosa, 1988; Villaverde, 1994). Este enfoque relativamente reciente está relacionado con el estudio de los procesos de reconversión y entraña ineludiblemente situaciones anteriores de dinamismo o de especialización productiva en dicho sector, analizadas por expertos de historia económica como Hernández Marco y Fernández de Pinedo (1988) o González Portilla et al. (2001).

Sin embargo, hasta ahora, y salvo contadas excepciones⁷, este mismo área norteña de la Península no ha sido todavía objeto de un análisis sistemático y conjunto como región turística desde el punto de vista histórico y territorial, pese a la constatación del desarrollo de actividades relacionadas con el veraneo y la urbanización turística en distintos núcleos del litoral cantábrico a partir de la segunda mitad del siglo XIX y, por tanto, con un carácter precursor a escala española. Algo que ha sido puesto de manifiesto en trabajos sobre entornos específicos, tales como los de Gil de Arriba (1990, 1994, 2007), Beascoechea (2002 y 2017), Cava (2009), Barral (2012) y Larrinaga (2007).

Bien es cierto que la potente industrialización de comienzos del siglo XX relegó por inconciliable el incipiente despegue turístico playero de diversos enclaves como Portugalete o Santurce en Vizcaya o El Astillero y San Martín en la Bahía de Santander. Pero también es evidente que algunos lugares, de los que los casos más preeminentes son las ciudades de San Sebastián y Santander, reforzaron durante este tiempo su funcionalidad turística, promovida por iniciativas públicas y privadas, y encontraron durante el reinado de Alfonso XIII un contexto socioeconómico especialmente favorable para su consolidación como espacios turísticos de élite. Sobre todo, hasta los años veinte, cuando ya se detecta una primera democratización del turismo.

Asimismo, aunque entre finales del XIX y primeras décadas del XX, la mayor parte de los núcleos turísticos del norte de España contaron con circunstancias análogas en su desarrollo y en sus modelos de intervención, la temprana competencia que se estableció entre unos lugares y otros a la hora de atraer visitantes (la existente entre Santander y San Sebastián ha quedado plasmada en frecuentes comparaciones periodísticas⁸) sirvió más para

⁷ Larrinaga (2004) y (2005).

⁸ En su correspondencia privada, Benito Pérez Galdós quien desde 1893 hasta 1917 veraneó regularmente en Santander, construyéndose una casa entre La Magdalena y el Sardinero a la que dio el nombre de San Quintín, dice: “Como residencia balnearia, Santander no iguala a San Sebastián ni en la importancia de sus establecimientos, ni en la cifra de forasteros que la visitan, aunque éstos aumentan de año en año. [...] Santander, ciudad puramente comercial, no ha comprendido hasta tiempos muy recientes, la importancia de estas industrias veraniegas. Su risueña playa del Sardinero, que sólo tiene rival en la de San Sebastián, es uno de los sitios más frecuentados de la costa durante el verano”. En la misma carta, Galdós también compara desde el punto de vista portuario Santander con Bilbao: “Esta [Santander] es la primera plaza comercial de la costa cantábrica. Si Bilbao le gana en número de buques, Santander lleva la delantera en la importancia de las transacciones graduada por los rendimientos de Aduanas, que suben aquí a más de millón y medio de pesetas

poner de manifiesto la rivalidad o las diferencias que los aspectos en común, la colaboración entre agentes promotores y la continua movilidad espacial de una misma demanda elitista de unos lugares turísticos y otros.

Evidentemente, a la conformación de esta región turística cantábrica contribuyó en primer lugar el ferrocarril⁹. En efecto, desde comienzos de siglo, la Compañía de Ferrocarriles del Norte estableció durante la temporada estival una peculiaridad para los billetes de ida y vuelta adquiridos con el fin de acudir desde Madrid a los puertos del norte. Dichos billetes podían servir indistintamente para regresar desde el mismo punto de destino o desde cualquier otro puerto del Cantábrico, a elección del viajero:

“de manera que una persona provista, por ejemplo, de un billete de ida y vuelta entre Madrid y San Sebastián, podrá durante la temporada trasladarse á Bilbao, á Santander ó á Gijón y utilizar su cupón de vuelta para regresar directamente á Madrid desde cualquiera de estos puntos” (La Época, 23 de junio de 1902).

En el verano de 1910 se inauguró un primer servicio de trenes especiales rápidos con salida desde Madrid para San Sebastián, Santander y Gijón en determinadas fechas precisas de julio y agosto. Este servicio especial para momentos de mayor afluencia se mantuvo durante las décadas posteriores. Así, a lo largo del verano de 1930 se contabilizó un total de seis trenes especiales con destino a las playas del norte, conectando Madrid con Santander, Bilbao o San Sebastián y Barcelona y Valencia con esta última ciudad¹⁰. A finales de los veinte, la duración de los trayectos considerados como rápidos iba de 12 horas y 48 minutos en los itinerarios más cortos, de Madrid a Santander o a Bilbao, hasta más de 17 horas en la conexión entre Valencia-Norte y San Sebastián.

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

Pero junto al ferrocarril, hay que señalar la progresiva importancia del automóvil, un medio de locomoción inicialmente restringido a una minoría. Aunque, desde comienzos del siglo XX, fueron cada vez más habituales estos desplazamientos veraniegos por distintos puntos cantábricos de una clientela pudiente, con medios de transporte propios, ávida de incrementar las relaciones mutuas y de acudir a nuevos lugares de moda, frecuentados por grupos sociales dominantes a escala española y europea. El mismo Alfonso XIII, durante sus veraneos en San Sebastián o en Santander, se desplazó con asiduidad entre distintas poblaciones, bien por razones de gobierno o para establecer contactos con grupos de políticos y empresarios o para asistir a celebraciones o inauguraciones; bien directamente por motivos de ocio y disfrute personal, como las excursiones a entornos de singular atractivo natural y paisajístico. De esta manera, la prensa del primer tercio del siglo XX

mensuales”, en W. H. Shoemaker, 1973. Las cartas desconocidas de Galdós en «La Prensa» de Buenos Aires. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid. Carta del 28 de agosto de 1884, pp. 113-116.

⁹ Barquín (2013).

¹⁰ Como demuestra el periódico *La Libertad* en una nota informativa de 4 de julio de 1930, a partir de finales de los años veinte la afluencia turística a las playas del norte se había popularizado, extendiéndose la costumbre entre clases medias que utilizaban los vagones de segunda y de tercera clase de estos trenes rápidos. Se trata de un proceso generalizado que también guarda relación con el incremento de los destinos de costa y la expansión turística hacia el Mediterráneo. Al menos para el caso barcelonés en particular y catalán en general, resultan de enorme interés los trabajos de Tatjer (1996), (2009) y (2012).

simultánea inagotablemente las informaciones del veraneo de la Corte entre San Sebastián y Santander. Así, en los años veinte, además de estos múltiples y continuos desplazamientos de unas localidades próximas a otras, lo habitual era que la familia real estuviera en Santander hasta finales del mes de agosto, acudiendo luego a San Sebastián donde permanecía junto a la reina madre María Cristina hasta mediados de septiembre.

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

Ahora bien, a partir de la creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE) en 1926, las posibilidades de movilidad turística y de desplazamiento por el litoral cantábrico se incrementaron considerablemente, lo cual estuvo también relacionado con el despliegue creciente del turismo automovilístico entre las clases altas¹¹. En efecto, estos grupos refinados de burgueses y aristócratas, políticos y altos cargos públicos gustaban de realizar excursiones en vehículos de su propiedad por sus habituales zonas de veraneo o hacia las provincias próximas, práctica que sucesivamente fue ganando más aficionados¹².

Casi al final del período estudiado, en julio de 1928, la revista *Kinos*, dedicada al automovilismo¹³, publicó en portada un artículo titulado “Consideraciones sobre el turismo” en el que, según el modelo de turismo itinerante por carretera afín a la revista, se animaba a los lectores a recorrer el sector cantábrico oriental, teniendo en cuenta las buenas condiciones y las mejoras efectuadas:

“Así, aquellos que se encuentren en los alrededores de Biarritz y dispongan de algunos pocos días pueden razonablemente emprender una vuelta a lo largo de la costa Norte de España, pasando por San Sebastián, Bilbao y Santander, para bajar por Valladolid a Madrid y volver por Burgos y Vitoria, lo que constituye un recorrido de unas 795 millas. El panorama por la costa hasta Santander es muy bello, y las carreteras son excelentes, aunque muy sinuosas y con pendientes duras y requieren el conducir muy cuidadosamente”.

Esta alusión conjunta a la “costa Norte” revela una consideración que había venido forjándose desde comienzos de siglo y que había sido potenciada por la mejora paulatina de

¹¹ En la memoria presentada al Directorio Militar por el Real Automóvil Club de Cataluña en 1924 para la elaboración de un Circuito Nacional de Turismo con un total de 3.158 kilómetros, que serían a su vez el germen del CNFE de 1926, el trazado por el litoral norte abarcaba de San Sebastián a Bilbao (133 kms) y de Bilbao a Santander (100 kms) descendiendo a continuación hacia Burgos y Madrid (El Constructor, nº 12, octubre de 1924).

¹² Por poner un ejemplo, en la portada del *ABC* de 12 de septiembre de 1918 se da noticia de la convalecencia del entonces ministro de Instrucción Pública, Santiago Alba Bonifaz, en su casa familiar de Noja (provincia de Santander) tras haber sufrido un accidente de carretera a la altura de Saltacaballos (Castro Urdiales) cuando se dirigía a pasar unos días en la villa Noja, procedente de Bilbao. La familia Alba Bonifaz, lo mismo que la de Pablo Garnica Echeverría veraneaban asiduamente en sus respectivas residencias de recreo de Noja durante las primeras décadas de siglo y el modo habitual de desplazamiento utilizado desde Madrid donde residían habitualmente eran los vehículos privados.

¹³ Se trata de una revista ilustrada de carácter quincenal, publicada en Madrid, de la que en la Biblioteca Nacional (BNE) se conservan los números 11 al 23/24, de julio de 1928 a diciembre de 1931. La revista es continuación de la anterior *España automóvil y aeronáutica* que empezó a publicarse a comienzos de siglo: en la BNE el primer número es del de junio de 1911 y se corresponde con el nº 11 del año V. Esta primera revista fue el órgano oficial del Real Automóvil Club, del Real Aero-Club de España y del Club Alpino español.

las comunicaciones¹⁴. Así, ya en la etapa republicana, en el suplemento de “Turismo y viajes” elaborado por el diario *El Sol*, el 22 de julio de 1933, se planteaba un itinerario turístico por el norte de España, incluyendo en este caso, además de la entonces provincia de Santander y el País Vasco, las provincias gallegas, Asturias y Navarra:

“El itinerario del norte es incomparable para el turista en verano y para cuantos busquen en España para esta estación un punto de residencia grato y fresco, con toda la plenitud de vida que en lo social y en lo deportivo pueda encontrarse en las mejores playas europeas. Desde San Sebastián (la ciudad modelo de pulcritud y de "comfort", inmediata a la frontera francesa) y Santander (dotada de la magnífica playa del Sardinero y capital de una provincia opulenta en riquezas de paisaje y arte), desde las amenísimas playas y aldeas de Galicia, Asturias y Vizcaya, hasta las bellezas bravías del Pirineo y el dulce y fuerte encanto de Navarra, el Norte presenta al veraneante la gama más rica en matices y emociones distintas”¹⁵.

De las primeras visitas regias a las playas del norte a las estrategias de promoción del veraneo náutico

La vinculación de los miembros de la familia real con las playas cantábricas venía existiendo desde los años treinta del siglo XIX. Así, por ejemplo, un hermano de Fernando VII, el infante don Francisco de Paula Antonio, había tomado los baños en los arenales de La Concha de San Sebastián primero en 1830 y después en 1833¹⁶. Con posterioridad, Isabel II también visitó la playa de la Concha en 1845, aquejada de una enfermedad de la piel. La visita duró del 1 al 16 de agosto y la acompañaban su madre, la reina María Cristina y su hermana la infanta María Luisa. Doña Isabel regresaría en 1865 y en 1868, donde le sorprendió la Gloriosa revolución que acabaría con su reinado¹⁷. Pero la reina no sólo visitó San Sebastián, sino también Santander.

En efecto, según se interesa en recordar *La Revista de Santander* en su número extraordinario del 1 de junio de 1930¹⁸, Isabel II fue la primera reina en visitar el temprano núcleo balneario del Sardinero. Ésta llegó a Santander el 20 de julio de 1861 y al día siguiente se dirigió, a través del camino de Miranda, a la Primera Playa, donde el ingeniero naval Joaquín Fernández de Haro y López Tagle había diseñado una caseta de baños para disfrute exclusivo de la familia real. Este uso se prolongó hasta el 15 de agosto (*La España*,

¹⁴ En el caso de Cantabria, en materia de carreteras, a comienzos de la década de los veinte se hallaba trazado el eje transversal que, con paso por Torrelavega y hacia el sur de la provincia, unía Santander con Palencia y Burgos, hacia el este con Bilbao y hacia el oeste con Oviedo. Algunos de los puntos provinciales conectados por dicho eje en forma de cruz eran las localidades de Peñacastillo, Muriedas, Solares, Bárcena de Cicero, Laredo, Castro Urdiales y Ontón en dirección a Vizcaya, las de Los Corrales de Buena y Reinosa en dirección a Palencia, Cabezón de la Sal y San Vicente de la Barquera en dirección a Asturias y Puente Viesgo, Villacarriedo, Selaya y Ontaneda hacia Burgos.

¹⁵ Previamente, en un artículo firmado por Luis de Hoyos Sainz, aparecido en el mismo suplemento de dicho periódico, esta vez con fecha de 13 de mayo de 1930, se afirma al referirse a La Montaña: “destácase y se personaliza entre Vasconia y Asturias, aunque con ellas esté incluida en una gran unidad natural que forma el borde peninsular o región cantábrica, concentrándose en ella por modo más estricto el concepto comarcal de Cantabria”. Por otra parte, en 1932 se produjo la primera edición del extenso *Anuario descriptivo, informativo y seleccionado del Norte de España*, editado en Madrid por la empresa Anuarios Regionales de España y referido a Galicia, Asturias, Santander y Vascongadas.

¹⁶ Archivo Municipal de San Sebastián, Sec.E, Neg.1, Lib.2035, Exp.2.

¹⁷ Grandío (1987), p. 78.

¹⁸ En la creación de esta revista intervino Gabriel María Pombo Ybarra, nieto de Juan Pombo Conejo y de Fernando María de Ybarra, de todos ellos hablaremos posteriormente.

11 de septiembre de 1861). Al año siguiente, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Santander entregaron como obsequio a Isabel de Borbón una amplia extensión de terrenos situados entre el cerro de Miranda y el Sardinero con la condición de levantar un palacio de verano. Marcando una indudable adhesión, la finca cedida a la reina se denominó con el nombre del príncipe de Asturias, La Alfonsina (*La Época*, 5 de agosto de 1864), aunque, tras la Revolución de 1868, las mismas instituciones que habían efectuado la donación pleitearon para declararla nula y recuperar la propiedad de los terrenos que más tarde se venderían en lotes¹⁹.

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

En julio de 1872, se produjo la visita a Santander de Amadeo I, reseñada por Pérez Galdós en uno de sus *Episodios Nacionales* (1910). El nuevo rey permaneció en la ciudad del 24 de julio al 3 de agosto y pernoctó en una de las propiedades de Juan Pombo en el Sardinero, quien, como político y lúcido hombre de negocios, supo adaptarse a los cambios en el gobierno de la nación, obteniendo el título de marqués en reconocimiento de su hospitalidad con Amadeo I. Ese mismo años el rey visitaría también San Sebastián y Vizcaya. Más tarde, en el verano de 1876 Alfonso XII acudió a Santander para encontrarse con su madre y hermanas, hospedándose nuevamente en las posesiones del ya marqués de Casa-Pombo en el Sardinero. Todas estas sucesivas visitas atrajeron a la ciudad numerosos forasteros y acreditaron en todo el país la fama del Sardinero y sus playas, como reflejaron periódicos y revistas ilustradas de la época. Además, evidenciaron el interés de la burguesía mercantil en fomentar el desarrollo de la ciudad y en particular del Sardinero como espacio veraniego selecto, apoyándose para ello en contactos directos con los monarcas reinantes y su entorno sociopolítico.

En el caso de San Sebastián, fue la reina María Cristina la que contribuyó de forma más decidida a la consolidación de la capital guipuzcoana como lugar de veraneo de la realeza, de la nobleza y de la alta burguesía, toda vez que en 1887, y una vez fallecido Alfonso XII, adquirió la costumbre de veranear en San Sebastián. Costumbre que se prolongó hasta 1931, con la excepción del crítico año de 1898. De hecho, la reina regente se hizo construir el Palacio Miramar para pasar largas estancias, tal como se mencionará más adelante²⁰.

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

¹⁹ Uno de los principales propietarios de los antiguos terrenos de La Alfonsina pasó a ser Felipe Quintana, marqués de Robero, creador del balneario de La Magdalena hacia 1878.

²⁰ Grandío (1987), p. 79, y Luengo y Delgado (2016).

Con todo, las primeras visitas de Alfonso XIII a Santander las realizó en compañía de su madre en el yate Giralda. En agosto de 1900 la familia real salió de San Sebastián con objeto de realizar un viaje marítimo por la costa cantábrica que sirviese de recreo y de instrucción al joven rey, aún menor de edad²¹. La excursión se inició el día 16 con llegada a Bilbao, continuó hacia Gijón, Avilés, La Coruña, Concubión, Muros, Marín, Vigo, Villagarcía y El Ferrol, llegando por último a Santander el 8 de septiembre y regresando a San Sebastián el 10. Con motivo de recibir a los augustos visitantes, el ministro de la Gobernación, Eduardo Dato, acudió a Santander desde Madrid y se hospedó en uno de los pocos hoteles dignos de su rango, el Gran Hotel del Sardinero, propiedad de los Pombo (*La Correspondencia de España* de 9 de septiembre). Al año siguiente, el 21 de agosto, la familia real viajó nuevamente de San Sebastián a Bilbao en el mismo yate real, escoltado por diversos buques.

Pero fuera de las visitas oficiales, un joven Alfonso XIII empezó a recalar en Santander con objeto de participar en las regatas de balandros organizadas en la Bahía por el Club de la ciudad. Así lo describe, por ejemplo, el *Heraldo de Madrid* en su edición vespertina de 30 de julio de 1906. En aquel año, el monarca acababa de contraer matrimonio con Victoria Eugenia de Battenberg y la visita estival de ambos a Santander gozó de un recibimiento esmerado y entusiasta, máxime cuando se trataba de la primera ocasión en la que el rey regateaba como patrón de la embarcación a vela Queen X, propiedad del Club de Regatas santanderino. Esta misma afición deportiva iniciada en Santander, donde Alfonso XIII volvió a regatear en 1907, le llevó también a acudir con reiteración tanto a San Sebastián como a Bilbao, lugares en los que cada verano desde comienzos de siglo eran más frecuentes las actividades náuticas. Así, el corresponsal de *ABC* señalaba ya en una reseña de 4 de agosto de 1902:

“Ha reinado gran animación en toda la costa cantábrica entre los *amateurs* del sport náutico [...]. Tanto aquí, Santander, como en las bahías de Bilbao y San Sebastián, han estado practicando pruebas algunos de los balandros que tomaron parte en la lucha [...] pudiendo afirmarse que el *yachting* en el Norte de España toma carta de naturaleza”.

A decir verdad, la celebración de regatas en cualquiera de estas tres ciudades cantábricas durante los meses de julio, agosto o septiembre congregaba la presencia de numerosos balandristas y *yachtsmen*, sobre todo, si, como sucedió a partir de 1906, se contaba con la presencia real (*ABC*, 10 de agosto de 1908). Desde un primer momento, estas circunstancias no pasaron desapercibidas a los integrantes de las élites económicas locales, hijos y nietos de comerciantes, banqueros, industriales, armadores, navieros y consignatarios, varios de ellos socios fundadores de los clubes náuticos de San Sebastián, Bilbao o Santander y creadores de la Federación de Clubes del Cantábrico (FCC), de la que Alfonso XIII fue presidente honorario²². Estas élites empresariales pronto vieron la

²¹ *El año político 1900*, de Fernando Soldevilla. Madrid, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, 1901: 265 y sigs.

²² El Club de Regatas de Santander se creó en 1870. Alfonso XIII aceptó su presidencia de honor en 1893. En 1899 el ya Real Club de Regatas adquiere en el ensanche burgués el edificio-palacio que había sido propiedad de Juan Pombo y que, tras la muerte de éste en 1899, pasó a pertenecer en herencia a su hija Everinda. Por su parte, el Real Club Náutico de San Sebastián surgió en 1896 y el Sporting Club de Bilbao en 1898. Posteriormente, el propio Alfonso XIII promovió la integración federada del Real Club Giralda, del Club Marítimo del Abra creado en 1902, del Club Náutico de Bilbao, del Club Astur de Regatas y del Sporting de Vigo, con el fin de aumentar la participación en las celebraciones veraniegas de regatas a vela. Incluso, a

posibilidad de incrementar sus relaciones directas con el rey, con la familia real y con otros miembros de la alta sociedad española, consolidando así el papel de las tres provincias costeras del norte como destino turístico.

Así, cabe recordar que en mayo de 1901 los tres clubes pioneros se reunieron en Bilbao con el objetivo de instituir la Copa del Cantábrico para las regatas del siguiente verano (*El Mundo Naval ilustrado*, 30 de mayo de 1901)²³. A partir de este año y en los sucesivos, la federación cantábrica organizó colectivamente regatas en Santander, en San Sebastián y en Bilbao (*Arte y Sport*, 10 de octubre de 1903).

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

Durante estos primeros años de siglo, el presidente de la FCC fue el naviero santanderino Victoriano López Dóriga (*Revista Cántabra*, 14 de mayo 1908), propietario de los Astilleros de San Martín y cuya actividad económica estuvo también vinculada con los astilleros vizcaínos de Euskalduna. Asimismo, es posible hablar de la doble condición de navieros y *yatchamen* en varios miembros de la alta burguesía vasca, como los hermanos Benigno y Víctor Chávarri, Enrique González Careaga, Santiago Martínez de las Rivas²⁴ y otros que se citan a continuación. A este respecto, y dada la afición de Alfonso XIII a este deporte, es preciso mencionar las fructíferas relaciones que se gestaron entre las burguesías locales y la familia real en sus frecuentes visitas a estas ciudades. Lo pone de manifiesto F. Soldevilla en *El año político 1916* (1917:330), indicando cómo en el mes de agosto de aquel año:

“Los Reyes, que distribuían su veraneo entre las playas de Santander y San Sebastián, fueron el día 28 a Bilbao, con objeto de presenciar las regatas en que el mismo D. Alfonso había de tomar parte [...]. En esta fecha dio un almuerzo en su yate Giralda, al cual concurrieron los navieros D. Ramón de la Sota, D. Luis Aznar, el conde de Zubiria, D. Felix Abasolo, D. Tomás Urquijo, D. José Martínez y D. Julio Arteche. Don Alfonso conversó con los comensales [...] demostrando dominio en cuento se relaciona con el movimiento industrial de España [...]. Expuso la conveniencia de ampliar las nuevas industrias, así como impulsar preferentemente las construcciones navales [...]. Habló de la conveniencia de que el Gobierno apoyara estas disposiciones, contribuyendo con medidas factibles a estimular estas iniciativas”.

El anuario prosigue con el banquete del día siguiente en el Sporting Club de Bilbao, entonces presidido por el empresario y político Fernando María Ybarra de la Revilla, que en 1918 sería nombrado marqués de Arriluce por Alfonso XIII²⁵.

imitación de la Federación del Cantábrico se creó la del Mediterráneo formada por los clubes de Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena y Málaga. En 1906 aparece la Federación Española de Clubes Náuticos. Véase Prieto Gorricho (2005).

²³ Por su parte, en 1901 el empresario santanderino Manuel Díaz Bustamante creó la Copa Gallo, de carácter local para los balandros del Club de Regatas de Santander que competían en la Bahía.

²⁴ *Vida Marítima*, 30 de agosto de 1909, y *Vida Marítima*, 10 de septiembre de 1913.

²⁵ Ybarra de la Revilla había nacido en Santander en 1875, donde su familia se había refugiado durante la III Guerra Carlista. Era nieto, por vía paterna, de Fernando María de Ybarra y Gutiérrez de Caviedes. Otra hija de este último, Virginia de Ybarra y Arrambarri, casó en Bilbao con Cayo Pombo Villameriel, hijo de Juan Pombo Conejo. Descendiente de este matrimonio fue Gabriel María Pombo Ybarra, quien en 1921 es nombrado mayordomo de semana de Alfonso XIII. Pombo Ybarra intervino en la creación y fue presidente

No obstante, la I Guerra Mundial (julio 1914-noviembre 1918) y el desastre de Annual (julio de 1921) no fueron momentos propicios, con vistas a la opinión pública, para publicitar en exceso la celebración de regatas por parte de privilegiados capitalistas y nobles que compartían con la casa real las mismas aficiones de recreo aristocrático. No obstante, cuando la actividad regatista se retomó con más brío a partir de la década de los veinte, se empezaron a incorporar nuevos grupos de la alta burguesía, empresarios y profesionales liberales acomodados. Además, a partir de su creación en 1928, el PNT²⁶ contribuyó económicamente en la organización de las llamadas Regatas del Cantábrico, de carácter internacional y en las que intervenían hermanados los clubes de San Sebastián, Bilbao y Santander. También organizadas por los clubes del norte se verificaron regatas-crucero entre Santander y Bilbao (35 millas), Bilbao-San Sebastián (55 millas) y San Sebastián-Arcachon (90 millas) (“La Vida deportiva”, suplemento de *La Nación*, de 16 de febrero de 1929).

Todas estas celebraciones náuticas congregaban una notable afluencia de barcos y tripulantes extranjeros que se sumaban a la presencia de buques de cruceros con escala en alguno de los puertos cantábricos, dando un aspecto muy vistoso a los frentes marítimos de estos entornos urbanos. Igualmente, en la segunda mitad de los veinte, se organizaron regatas de singladura internacional con participación de yates de gran porte, como la Plymouth-Santander en 1929 (450 millas) y la Nueva York-Santander, también llamada crucero del Atlántico y establecida en 1928 con patrocinio real²⁷.

Un año antes, en 1927, se había creado el Real Club Marítimo de Santander²⁸, resultado de la ruptura con el decimonónico Real Club de Regatas y como nueva asociación encargada de participar en la organización de estos nuevos eventos deportivos internacionales, que incrementaban las posibilidades de atraer la llegada de turistas extranjeros, muy inferiores en número en Santander en comparación con los volúmenes alcanzados en Guipúzcoa o en Vizcaya (figura 1). En ese mismo año de 1927, la Trasatlántica presidida por Juan Antonio Güell, tercer marqués de Comillas, inauguraba un servicio extraordinario de cruceros correo de turismo para enlazar Pasajes, Bilbao y Santander con Southampton (*El Imparcial*, 2 de septiembre de 1927)²⁹.

del Real Lawn Tennis de Santander (1910-1936). También fue presidente de la Sociedad de Tiro Nacional y del Club Marítimo de Santander. Es una muestra más de estas múltiples relaciones empresariales y de familia entre vascos y montañeses.

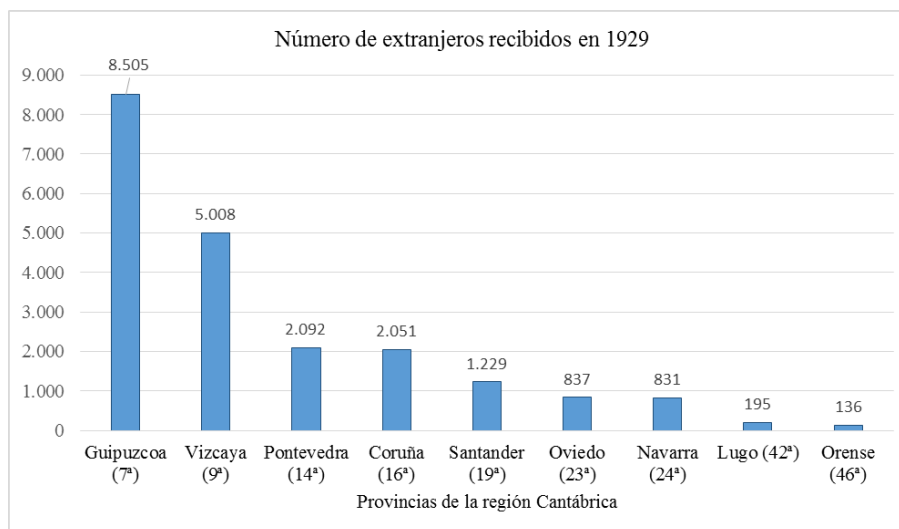
²⁶ Santander fue sede subdelegada de la región Cantábrica del PNT, establecida a partir del Real decreto de 25 de abril de 1928, de creación de dicho organismo y compuesta por las provincias vascas, Asturias y las cuatro provincias gallegas. Al año siguiente (*Gaceta de Madrid*, 28 julio de 1929) se creó una nueva región dentro de la clasificación de regiones turísticas del PNT: la Occidental. En ella se integraron Pontevedra y Orense.

²⁷ A los participantes en esta regata Nueva York-Santander se les obsequió con una excursión a Santillana del Mar y al campo de golf de Oyambre. En su libro publicado en francés, V. Blasco Ibáñez (1924: 33) diría irónicamente “Alphonse XIII a toujours cherché à devenir l’ami des grands multimillionnaires des États-Unis. Quand le yacht de l’un d’eux arrive à Saint-Sébastien ou à Santander, le roi donne plus de marques de déférence et d’admiration que s’il s’agissait de la galère du Pape”.

²⁸ Su primer presidente fue el empresario Gonzalo García de los Ríos.

²⁹ El precio del billete de ida y vuelta más una estancia de ocho días en Londres se anunciaban a mil pesetas. Entre las prestaciones de esta oferta para privilegiados se incluían los servicios de un guía-intérprete.

Figura 1. La demanda turística extranjera en las provincias del norte.



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

El deporte y la consolidación de un destino de élite

Si la navegación fue la afición de Alfonso XIII más tempranamente relacionada con sus estancias estivales en el Cantábrico, no fue la única inclinación deportiva de su amplia y conspicua vida social. Hubo otro conjunto de deportes, considerados entonces de élite, que contribuyeron a la consolidación de la región cantábrica como una zona turística de excelencia. Una de estas actividades fue, precisamente, el automovilismo y los recorridos y excursiones por carretera³⁰. En el verano de 1908, el matrimonio real y otras figuras de alto rango participaron en una gira automovilista entre San Sebastián y Oñate organizada por el Real Club Automovilista de Guipúzcoa (*La Ilustración Artística*, 28 de septiembre). Dicha entidad llevó a cabo frecuentes celebraciones veraniegas como las gymkanas en el campo de Ondarreta y los concursos de subida al monte Igueldo, con una reglamentación oficial y diversos premios entre los que se contaban la Copa del Rey y la Copa de Guipúzcoa (*Gran Vida*, 1 de octubre de 1910). En septiembre de 1910 los reyes volvieron a participar en una caravana de vehículos entre San Sebastián y Azcoitia (*La Correspondencia de España*, 23 de septiembre). En varias de estas fiestas automovilísticas que congregaban a lo más selecto de la sociedad veraneante intervinieron el Real Automóvil Club de España, del que, como en otros tantos clubes creados en esta época, Alfonso XIII fue presidente de honor, el Gran Casino de San Sebastián, la Diputación y el Ayuntamiento de la ciudad, aportando cada uno de ellos sus premios respectivos³¹.

³⁰ En un artículo a toda plana publicado por el *Heraldo de Madrid*, el 5 de enero de 1905, titulado “Los Reyes en automóvil” y dedicado a esta moderna práctica a la que se habían empezado a aficionar los diferentes monarcas europeos, se señala “El Rey automovilista más joven y más moderno en este sport es nuestro Monarca. Comenzó este otoño último á guiar un automóvil Panhard, de ocho caballos, aprendiendo rápidamente su manejo.”

³¹ Con la presencia de los reyes, el 23 de julio de 1923 se inauguró el Circuito Automovilista de Lasarte, precedido de la apertura de la II Feria de Muestras especialmente dedicada al mundo del automóvil (Sada, 2007:146-147). En este circuito se celebraron anualmente grandes premios de automovilismo con participantes internacionales. *El Heraldo Deportivo* de 5 de agosto de 1924 le dedica una foto en portada.

En paralelo al guipuzcoano, el Real Club Automovilista Montañés se fundó en 1909, con sede social en el paseo de Pereda. Entre sus objetivos estuvieron la conservación y mejora de las carreteras y el fomento del turismo, con participación activa en los festejos veraniegos de la ciudad y en la organización de excursiones a distintos puntos de la provincia. Así, en 1911 dicho club organizó una primera gira en honor del rey, entre Santander y los balnearios de Ontaneda-Alceda (*España automóvil y aeronáutica*, 30 de julio). Su presidente en funciones fue el ingeniero de caminos Alberto del Corral. Entre sus miembros se contaron los Yllera y los López Dóriga³².

Por su parte, el Automóvil Club de Vizcaya, con sede en la Gran Vía bilbaína, se constituyó en 1913 con más de ochenta socios (*La Época*, 28 de marzo), llegando a registrar ciento setenta miembros en 1930, según refiere el *Anuario del comercio, industria, profesiones y tributación del País Vasco* de aquel año³³. En la creación del club automovilista vizcaíno participó directamente el Sindicato de Fomento de Bilbao, nacido en agosto de 1910 y que tan sólo tres años más tarde congregaba unos mil doscientos asociados (*Gran Vida*, 1 de diciembre de 1913), lo que es una prueba de la importancia acordada al turismo en estos años en la capital del Nervión.

Asimismo, otras de las aficiones deportivas de Alfonso XIII y su entorno fueron la hípica y el polo. En 1907 se corrieron las primeras carreras de caballos en San Sebastián. En concreto en el hipódromo del Antiguo, con la asistencia del rey y celebrándose ya el I Gran Premio de San Sebastián³⁴. No obstante, unos años más tarde, el 2 de julio de 1916, sacando partido de las circunstancias de la I Guerra Mundial, que atraían a España grupos privilegiados de rentistas ociosos a la espera del final de la contienda, se inauguró el Hipódromo de Lasarte, obra del arquitecto Luis Elizalde en terrenos municipales en el radio urbano donostiarra. Dicha inauguración estuvo presidida por la familia real³⁵. Las instalaciones contaron con una tribuna regia³⁶ y, según reseñas de la época, la explanada de acceso al recinto tenía capacidad para el aparcamiento de más de cuatrocientos automóviles, volumen considerable para la época (*Hojas Selectas*, enero de 1916). Dicha inauguración tuvo gran trascendencia si tenemos en cuenta que en el resto de Europa no se corrían carreras de caballos como consecuencia de la guerra³⁷. Lo que hizo que diferentes propietarios de grandes cuadras de pura sangres se dieran cita en San Sebastián³⁸. Entre los premios más destacados de la temporada hípica en Lasarte estuvieron el Gran Premio de San Sebastián y la Copa de Oro del Rey³⁹. A este respecto, para los años bélicos, Walton ha señalado que quizás lo que atrajo más a la alta sociedad internacional, aparte del casino, fuera la gran actividad deportiva desplegada en esos años. Actividad deportiva que no se

³² El Real Club Automovilístico Montañés llegó a editar un boletín mensual entre 1910 y 1918. En esta asociación se integraron los garajes y empresas de servicios de transporte por carretera de la provincia.

³³ Dicho anuario de 1930 dedica sus últimas 168 páginas al turismo en el País Vasco.

³⁴ Sada (2007), p. 105-107.

³⁵ Según se constata en la prensa de estos años, muchas de las apuestas y de los premios otorgados se pagaron en francos en lugar de en pesetas (*Madrid Sport*, 12 de julio de 1917).

³⁶ De hecho, a menudo, entre las cuadras participantes y ganadoras de premios en las pruebas hípicas se encontraba la del duque de Toledo, título de incógnito utilizado por Alfonso XIII.

³⁷ Sada (2014), p. 96.

³⁸ Walton (1996), p. 611. Véase asimismo *La Voz de Guipúzcoa*, 17 de julio de 1916, p. 2, "Gran Casino".

³⁹ En 1921, el primero de estos galardones alcanzó el valor de 134.750 pesetas y el segundo de 62.250, según *La Esfera* de 3 de septiembre de dicho año.

puede entender sin la presencia del rey, prototipo de *sportman* de la época⁴⁰. Pues bien, en este punto las carreras de caballos jugaron un papel fundamental.

Un año más tarde que el donostiarra, en septiembre de 1917, empezó a funcionar el Hipódromo de Bellavista en el pueblo santanderino de Cueto, cerca de Cabo Mayor, con una pista de 2.400 metros conforme al proyecto del arquitecto Javier González de Riancho. Su principal impulsor fue el duque de Santo Mouro, Mariano Fernández de Henestrosa, siguiendo la voluntad de Alfonso XIII, que quería disponer de un emplazamiento en Santander similar al de San Sebastián y al de otras ciudades europeas. No obstante, en este caso, ni la burguesía santanderina ni el Ayuntamiento de la ciudad, propietario de los terrenos donde se ubicaba el hipódromo, mantuvieron las aportaciones suficientes para sufragar una actividad que desde sus primeros momentos de funcionamiento no obtuvo la rentabilidad esperada. De esta manera, a pesar de las expectativas iniciales, el equipamiento ecuestre de Bellavista sólo se mantuvo activo hasta 1921. Ello a pesar de que el empresario belga Georges Marquet se hiciera cargo de la explotación, como más adelante se insistirá. El hecho de que las principales cuadras se trasladasen a San Sebastián explica el fracaso económico de este hipódromo⁴¹.

Otro *sport* habitual de la familia real fue el *tennis*, moda inglesa para cuya práctica la Sociedad deportiva de Lawn-Tennis de Santander, creada en 1906⁴², decidió instalarse en terrenos del istmo de La Magdalena, cerca del futuro palacio. Ello facilitó la frecuentación por parte de los reyes y en particular de Victoria Eugenia, además de resultar un entorno especialmente atractivo para la realización de celebraciones sociales y deportivas. Desde 1910 y durante todas las estancias veraniegas de Alfonso XIII en Santander, el Real Club de Tenis de la Magdalena estuvo presidido por el ya mencionado Gabriel Pombo Ybarra.

También en San Sebastián se celebraron torneos de lawn-tennis desde comienzos de siglo en el campo de Ategorrieta, organizados por el San Sebastián Recreation Club y a los que asistían conjuntamente las reinas Victoria Eugenia y María Cristina⁴³. Más tarde, en 1919, las instalaciones del Real Club de Tennis pasaron a situarse junto a la playa de Ondarreta, al pie del monte Igueldo, un entorno igualmente privilegiado en cuanto a paisaje y perspectivas⁴⁴.

Asimismo, otra práctica deportiva de origen británico que alcanzó un significativo desarrollo en el Cantábrico durante los años veinte fue el golf. En el caso de San Sebastián el primer terreno, de unas 42 hectáreas de hierba, se situó en Lasarte, conforme al proyecto del ingeniero Alfredo Peña, estando ya en uso a comienzos de siglo. En 1915 el Golf de Lasarte contaban con un chalet frecuentado por la alta sociedad veraneante que celebraba fiestas en las que hacían su aparición las reinas María Cristina y Victoria Eugenia (*La Época*, 14 de septiembre de 1915). Seguidamente, por iniciativa de Jaime de Silva, duque de Lécera, y de Marcelino Azlor de Aragón, marqués de Narros, se abrió en 1916 el campo de Golf de Zarauz (*Heraldo Deportivo*, 25 de agosto de 1916) en un terreno con dunas y adyacente a la playa, para disfrute de los distinguidos veraneantes de la localidad. Como era habitual en estos casos, a su inauguración acudieron los reyes.

⁴⁰ Walton (1996), p. 610.

⁴¹ Sada (2014), p. 96.

⁴² En 1909 obtuvo la presidencia honorífica de Alfonso XIII, con lo que pasó a llamarse Real.

⁴³ *La Época*, 2 de agosto de 1904, y Sada (2007), p. 102.

⁴⁴ En su número de septiembre de 1929, la revista *Arquitectura* presenta el chalet para el Club de Tenis de San Sebastián realizado en 1928 por el arquitecto Luis Gutiérrez Soto. De la obra también da noticia la revista *Gran Vida* de octubre de 1929.

Y como no podía ser menos, también Neguri contó con su campo de golf con bosque de pinos y vistas al mar, frecuentado por los marqueses de Triano y Arriluce de Ybarra entre otros socios de número que aportaban premios para los campeonatos anuales, culminados con la celebración de banquetes (*Mundo Gráfico*, 24 de octubre de 1928, y *La Época*, 27 de agosto de 1929).

En Cantabria, en agosto de 1924, el mismo Alfonso XIII llevó a cabo la inauguración del Real Club de Oyambre, cercano a Comillas y con ciertas semejanzas con el de Zarauz, al estar formado en parte por un terreno de dunas que bordean la playa. En este caso, el impulsor de la obra fue Juan Antonio Güell y López, quien posteriormente, siendo ya presidente del PNT, hizo que dicho organismo contribuyera económicamente a la realización de otro campo de golf en el municipio de Marina de Cudeyo, frente a la península de La Magdalena, del otro lado de la Bahía santanderina. Este Golf de Pedreña fue abierto en 1929⁴⁵. El proyecto aglutinó a la buena sociedad montañesa para satisfacer los deseos de la reina, según recogen las crónicas de la época⁴⁶. Su primer presidente fue Ramón Quijano de la Colina, ingeniero de minas, hijo de José María Quijano, creador de las Forjas de Buelna y de los Altos Hornos de Nueva Montaña y, por lo tanto, hermano de Miguel Quijano de la Colina, subdelegado regional del PNT desde mayo de 1928.

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

Además aunque, como hemos podido ir viendo, el tipo de deportes selectos ejercitados por la realeza y la aristocracia veraniegas estaban lejos de las prácticas de ocio y recreo populares, sin embargo, en ocasiones los reyes y los infantes acudieron como espectadores de otros usos deportivos más tradicionales, como los campeonatos de pelota jugados en los frontones vascos (*Euskal erria: revista decenal baskongada del Uruguay*, 1 de diciembre de 1928). De estas demostraciones de empatía popular se hicieron también eco periódicos y revistas ilustradas.

En general, las prácticas deportivas que con carácter elitista fueron desarrollándose durante los veraneos reales cantábricos dieron pie a numerosas noticias de prensa, en ocasiones acompañadas de fotografías que contribuyeron a crear y difundir en toda España la imagen de unos espacios selectos y refinados. Asimismo, estas congregaciones de notables en clubes y lugares de ocio, elegantes y privativos, plantearon ocasiones inmejorables para el establecimiento mutuo de contactos y relaciones. Efectivamente, las celebraciones de buen gusto y los ambientes de disfrute minoritario, gratos y relajados, fueron el ambiente perfecto para fraguar acuerdos y alianzas entre las altas esferas del poder económico y político. Este tipo de vinculaciones se llevaron a cabo de manera mucho

⁴⁵ En septiembre de 1929, Primo de Rivera como jefe del Gobierno y el conde del Guadalhorce, Rafael Benjumea, como ministro de Obras Públicas visitaron el Golf de Pedreña durante su estancia en Santander con motivo de los trámites del proyecto de ferrocarril Santander-Mediterráneo.

⁴⁶ Además de la adquisición de distintas superficies de terreno, la Sociedad del Real Golf de Pedreña solicitó a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia la autorización para el aprovechamiento de una parte de las marismas denominadas La Barquería, en la desembocadura del Miera (*Boletín oficial de la provincia de Santander*, 17 de noviembre de 1930).

menos explícita para la opinión pública, aunque sus repercusiones fueron trascendentes en distintos aspectos, como el empresarial y el de los proyectos arquitectónicos y urbanísticos. Precisamente a estos últimos dedicamos el siguiente apartado.

Esplendor turístico y desarrollo urbanístico.

Las continuas estancias y desplazamientos veraniegos de la familia real entre Santander y las provincias costeras del País Vasco⁴⁷ impulsaron la producción de unos espacios de ocio específicos y estratégicos en cuanto a su localización. Esta especialización turística de la cornisa cantábrica se reflejó en el desarrollo urbanístico de determinadas zonas y en una serie de actuaciones de conjunto que ponen de manifiesto el control y la supremacía ejercidos por los grupos sociales con poder político y económico, tanto a escala local como nacional⁴⁸.

En el caso de San Sebastián el influjo de la actividad turística quedó reflejado en el propio diseño del ensanche de la ciudad, de suerte que el arquitecto Antonio Cortázar no tuvo más remedio que ceder ante las presiones de quienes apostaron por una ciudad básicamente de servicios (incluido el incipiente turismo de la época), frente a quienes eran partidarios de una urbe fundamentalmente portuaria e industrial. Tras agrios debates, finalmente lograron imponerse los primeros, quienes consiguieron que, al menos una parte de la playa, se reservase a baños y a una tipología de viviendas distintas a la del resto del ensanche, articulado en torno a bloques de casas y manzanas⁴⁹. A partir de esa decisión, que en su momento fue tan polémica, se empezó a articular un espacio urbanístico centrado fundamentalmente en el ocio. Por un lado, y a lo largo de toda la playa de La Concha, se dio forma al denominado paseo de los baños, como un auténtico paseo marítimo al borde de los arenales, con el monte Urgull y el puerto a un lado y el monte Igueldo a otro, siempre con la isla de Santa Clara al fondo. Por otro, dicho paseo terminó por unir dos edificios emblemáticos del veraneo donostiarra de finales del siglo XIX y del primer tercio del XX, el Gran Casino y el Palacio Miramar.

Como no había una estación turística que se preciase sin un casino, las iniciativas por erigir un establecimiento de estas características en San Sebastián fueron varias incluso antes de la Segunda Guerra Carlista, aunque ninguna de ellas llegó a tener la categoría equivalente a los existentes en los grandes centros balnearios franceses. De suerte que en 1877 fue el propio Ayuntamiento el que impulsó la creación de un nuevo salón de juego, animando la constitución de una sociedad que se encargase de su construcción a cambio de

⁴⁷ El periódico madrileño *La Mañana* de 28 de julio de 1917 describe en dos páginas una de las manifestaciones de fervor colectivo a la llegada de los reyes a Santander en el yate Giralda, procedentes de San Sebastián.

⁴⁸ Según recoge *El Heraldo Deportivo* de 5 de marzo de 1931, en un artículo firmado por el marqués de Santa María del Villar sobre los gastos y subvenciones del PNT, entre las aportaciones previstas para aquel año, recogidas en la Memoria de la Delegación Cantábrica, se hallaban una subvención de 20.000 pesetas para el Golf de Pedreña, idéntica cantidad para el Tennis de la Magdalena, 30.000 para el Gran Casino del Sardinero, 50.000 al Real Club Marítimo, 75.000 a la Compañía Transatlántica para el uso del barco Reina María Cristina como hotel flotante en Santander u otras 100.000 pesetas para la reforma de hoteles en la misma ciudad. El total de partidas consignadas y destinadas en su mayor parte a empresas y asociaciones privadas sumaban la cantidad de 425.000 pesetas. En dicho artículo también fue reproducido por *La Voz de Galicia*, Diego Quiroga, quien fuera Mayordomo de semana de Alfonso XIII, solicita la desaparición del PNT, anticipándose a las actuaciones posteriores del Gobierno de la II República.

⁴⁹ Calvo Sánchez (1983), pp. 57-77; y Larrinaga (1998).

ceder los terrenos. En efecto, el 8 de octubre de 1881 se creó la sociedad anónima “Casino de San Sebastián”, inaugurándose las obras del establecimiento en 1883. Diseñado por los arquitectos madrileños Adolfo Morales de los Ríos y Luis Aladrén, quienes se inspiraron en la obra de Charles Garnier, el Gran Casino de San Sebastián abrió sus puertas el 1 de julio de 1887⁵⁰. Desde entonces se convirtió en el centro de reunión de una selecta clientela que se divertía con el juego, las veladas de teatro o los bailes, reuniendo a lo más granado de la sociedad española y a algunos cuantos extranjeros. Así fue al menos hasta el decreto del 1 de noviembre de 1924 por el que se prohibían los juegos de azar, aunque la primera medida para el cierre de todos los casinos la había promulgado el gobierno de García Prieto en 1922⁵¹.

Por su parte, la reina regente María Cristina, asidua veraneante desde 1887, como ya se ha dicho, decidió construir su propia residencia en plena bahía de La Concha, de manera que el palacio, rodeado de un amplio parque, se convirtió en residencia de la familia real desde 1893. Obviamente, la construcción del Palacio Miramar tuvo importantes implicaciones urbanísticas para la ciudad, ya que reforzó la idea del arquitecto José Goicoa de insertar la bahía como una parte esencial del paisaje urbano de San Sebastián, algo que en el plano de Cortázar no se contemplaba⁵². Para entonces ya había, además, dos hoteles al comienzo del paseo: el Kursaal, abierto en 1868 y rebautizado como Hotel de Londres en 1881, y el Continental, inaugurado en 1884 y perteneciente al banquero vasco residente en Madrid Galíndez⁵³. Tras la construcción del palacio, incluso los cerros de Miraconcha fueron ocupados con villas con espléndidas vistas a la bahía⁵⁴. Es más, convertido en uno de los epicentros del veraneo de la ciudad, el paseo de los baños fue objeto de ciertas mejoras en su diseño, destacando sobre todas ellas las siguientes, a saber: en 1910 se proyectó la actual barandilla, sustituyendo a una anterior de 1895; aquel mismo año Ramón Cortázar diseñó la Caseta Real de Baños, erigida en 1912; el nuevo balneario de La Perla del Océano, obra también de este arquitecto, se inauguró en 1912; y, por último, el voladizo, obra de Juan Ramón Alday, de hacia 1913⁵⁵.

Pero junto a este eje urbanístico-turístico en torno a la bahía de La Concha, es necesario mencionar también algunas actuaciones de principios del siglo XX que no hicieron sino acentuar aún más las características turísticas de la capital guipuzcoana. A este respecto, resulta fundamental la constitución de la sociedad anónima “Fomento de San Sebastián” en 1902⁵⁶. Fundada por algunos de los miembros más destacados de la burguesía local, contó, sin embargo, con el patrocinio del Ayuntamiento, deseoso de impulsar el turismo en la ciudad. De hecho, la sociedad se creaba para la explotación de una plaza de toros y la construcción de un teatro y de un hotel, para lo que se fijó un capital de tres millones de pesetas. Con dudas sobre su ubicación, al final se optó por la Zurriola, en la desembocadura del río Urumea, ya debidamente encauzado.

Aprovechando la explanada resultante, “Fomento de San Sebastián” planteó precisamente en ese emplazamiento la construcción del hotel y del teatro, renunciando a la

⁵⁰ Rodríguez Sorondo (1985), pp. 112-113.

⁵¹ Sada (2007), p. 146.

⁵² Galarraga (1996), pp. 124-128.

⁵³ Aguirre (1995), pp. 110-111 y 125.

⁵⁴ Calvo Sánchez (1983), pp. 132-133 y 137-138.

⁵⁵ Arsuaga y Sesé (1996), pp. 82-83; y Galarraga (1996), pp. 124-128, y Sada (2007), p. 115-117.

⁵⁶ Registro Mercantil de Guipúzcoa, Libro 18, Hoja 431.

plaza de toros. El Ayuntamiento aceptó ceder los terrenos a cambio de que la sociedad aceptase la construcción de un palmarium, que al terminarse pasaría a ser propiedad del municipio, y la reversión del teatro también al Ayuntamiento transcurridos setenta años tras la inauguración. “Fomento de San Sebastián” aceptó y el proyecto fue aprobado en 1903. No obstante, los trámites fueron lentos y no fue hasta 1908 cuando la sociedad recibió finalmente los terrenos. Desechado el proyecto del palmarium por los elevados costes que suponía, la sociedad se centró exclusivamente en el teatro (Victoria Eugenia) y en el hotel (María Cristina), inaugurados ambos en julio de 1912⁵⁷. Con estos inmuebles se generó un espacio urbanístico de gran calidad junto al río, al tiempo que este establecimiento hotelero se convirtió en uno de los alojamientos más lujosos de la España de la época, a la altura de los grandes hoteles de lujo de Madrid, Ritz y Palace. Pero, incluso, y partiendo de la propia desembocadura del Urumea, en los años diez se abrió uno de los paseos más emblemáticos de la ciudad, el del Castillo o del Príncipe de Asturias, pegado al Monte Urgull y completamente abierto al mar Cantábrico. Se realizó en varias fases, abriéndose el primer trozo en 1915, el segundo en 1916 y el tercero en 1919. Aun no estando del todo concluido, pronto se convirtió en un claro atractivo para los veraneantes⁵⁸. De suerte que, con esta obra, San Sebastián logró crear un extenso paseo marítimo de carácter urbano, en la mayor parte de su trazado, que recorría prácticamente toda la línea de costa, convirtiéndose los días de mareas vivas en un auténtico atractivo turístico.

Pero la huella de la familia real y de los grupos sociales más afortunados no se dejó sentir únicamente en San Sebastián. También en Santander, donde el Sardinero terminó consolidándose como un gran espacio turístico durante el reinado de Alfonso XIII. De esta forma, el Palacio de La Magdalena, el Hotel Real y el Gran Casino pueden considerarse los principales emblemas arquitectónicos del turismo de élite durante el período alfonsino. Estas importantes construcciones traducen la voluntad específica de creación de unos lugares de ocio elegantes y refinados (Rodríguez Llera, 1989) y marcan la transformación general del Sardinero decimonónico⁵⁹.

En paralelo, en 1911 el Ayuntamiento convocó un concurso para la redacción de un proyecto de ensanche de la ciudad hacia el NE y E, área en la que estaba incluido el Sardinero⁶⁰ (*Gaceta de Madrid*, 14 de agosto de 1911). Dicho proyecto fue redactado por el propio arquitecto municipal, Valentín Ramón Lavín Casalís⁶¹ y aprobado por real decreto del Ministerio de Fomento en marzo de 1916, si bien las reclamaciones planteadas por algunos propietarios de terrenos modificaron y retrasaron la aprobación definitiva del proyecto de ensanche nororiental hasta junio de 1925.

No obstante, con independencia de la tramitación legal de dicho proyecto de ensanche que vendría a consolidar la función residencial burguesa del Sardinero según el modelo de ciudad-jardín, la urbanización del entorno próximo a esta zona balnearia altamente valorada

⁵⁷ Rodríguez Sorondo (1985), pp. 159-163.

⁵⁸ *La Voz de Guipúzcoa*, 26 de julio de 1917, p. 1, “El paseo del Castillo. El segundo trozo”.

⁵⁹ Dicho proceso resulta merecedor de un artículo monográfico en la revista *La Construcción Moderna*, fechado el 15 de diciembre de 1919, precedido de otro ya publicado en la misma revista en 1915. En estos años el presidente de la comisión municipal de obras era Rafael Botín y Sánchez de Porrúa, quien entre 1917 y 1918 fue también Alcalde de Santander.

⁶⁰ Además de los barrios de Miranda, Tetuán y San Martín, estos dos últimos ocupados por clases obreras como los pescadores.

⁶¹ Que permaneció en dicho cargo hasta 1929.

fue avanzando a un ritmo constante, mediante cuidados edificios exentos de carácter unifamiliar, utilizados como residencias veraniegas.

La iniciativa de construir un palacio de verano en la península de La Magdalena, a la entrada de la bahía, para su donación al rey con todos los terrenos circundantes, promovida por la burguesía santanderina y hecha pública en abril de 1908 en un pleno municipal, limitaba las superficies públicas disponibles para el recreo colectivo en el área del Sardinero⁶². Sin embargo, esta privatización de los terrenos de La Magdalena no preocupaba a los propietarios del suelo en el Sardinero ni a los de los lotes en los que se había fragmentado la antigua finca de La Alfonsina, puesto que todos mantenían garantizados sus intereses e incluso veían reforzadas las posibilidades de producción de espacio para uso exclusivo de grupos sociales privilegiados. En este sentido, la presencia de la familia real, reiterada verano tras verano, resultó una singular operación de promoción turística de la ciudad y de aproximación a los centros de poder.

Tomada la decisión, el Palacio de La Magdalena fue construido entre 1908 y 1912 por los arquitectos Javier González de Riancho y Gonzalo Bringas, a partir del modelo inglés del Palacio de Miramar de San Sebastián y del Palacio de Los Hornillos, propiedad del duque de Santo Mouro en las Fraguas. Como era previsible, su utilización como residencia estival a partir de 1913 desencadenó un desarrollo espectacular del Sardinero como centro de ocio.

Con respecto al Hotel Real, desde las primeras visitas a Santander de Alfonso XIII y sus comitivas, pero sobre todo a partir de la inauguración del Palacio de La Magdalena, se pensó en la construcción de un gran establecimiento hotelero para alojar a aquella parte creciente de la distinguida colonia veraniega que no contaba con residencias en la ciudad o en su entorno próximo. De esta manera, a comienzos de 1916 se constituyó en Santander una sociedad anónima de accionistas cuyo propósito era la edificación de este nuevo hotel de lujo⁶³. Entre los inversores estuvieron Emilio Botín López, José Pardo, Mariano Fernández de Henestrosa, marqués de Santo Mouro o Ramón Pelayo, marqués de Valdecilla. Incluso el rey, como muestra de apoyo a sus valedores, se sumó con un reducido número de acciones.

La concepción del edificio fue una vez más labor de Javier González de Riancho. En la construcción, para cuya estructura se utilizó el hormigón armado, intervino también el ingeniero Victoriano de Lizundia Casals⁶⁴. Finalizadas las obras, el mobiliario y la decoración de salones y dormitorios fueron solicitados a empresas locales, que aprovecharon la ocasión para hacerse publicidad en los principales periódicos de tirada nacional. En poco más de un año desde el inicio de las obras, el Hotel de ciento veinticinco habitaciones se inauguró para la temporada de 1917, contando su restaurante con personal

⁶² Y enajenaba unos terrenos que, tras un periodo de negociaciones, fueron cedidos al municipio de Santander por el Ministerio de la Guerra según una orden de 1910.

⁶³ A comienzos de 1917, el capital en acciones de la sociedad Hotel Real era de 1.750.000 pesetas (*El Financiero Hispanoamericano*, 17 de enero de 1917).

⁶⁴ Miembro de la Sociedad General de Construcciones Lizundia, sociedad anónima con sede en Bilbao, especializada en el uso del hormigón armado y de la que también formaba parte Aníbal González de Riancho, hermano del arquitecto (*La Construcción Moderna*, 15 de mayo de 1919).

venido directamente del Hotel Ritz de Madrid⁶⁵. Sin duda, el Hotel Real se sumaba así a la privilegiada lista de establecimientos de gran lujo existentes entonces en España.

A su vez, el ornamental edificio del Gran Casino del Sardinero fue construido en 1916 por Eloy Martínez del Valle y venía a ser el tercero y definitivo de los levantados en la zona⁶⁶. La financiación se debió a la sociedad anónima “El Sardinero”⁶⁷. Sin alcanzar el renombre del de San Sebastián, contó con restaurante, salón de baile, salones de recreo y teatro con palco regio. En dicho establecimiento, lo mismo que en los salones del Hotel Real, eran diarias las celebraciones veraniegas, con bailes y espectáculos que congregaban a una relevante clientela nacional y extranjera. Desde 1917, el Casino fue regentado por una compañía que igualmente se hizo cargo de administrar el Hotel Real y el Hipódromo de Bellavista. Dicha compañía se hallaba presidida por el mencionado Georges Marquet, experto en gestionar otros establecimientos turísticos de lujo europeos y españoles como los hoteles Palace y Ritz de Madrid o el Hotel Continental y el Gran Casino de San Sebastián, a los que no tardaría en añadir el Hotel París de Madrid (1920) y el Alfonso XIII de Sevilla. Se trataba de la más importante cadena de hoteles de lujo de España, integrada, a su vez, en la “Compañía Internacional de Grandes Hoteles”, con establecimientos en ciudades como París, Lyon, Niza o Bruselas⁶⁸. En este sentido, qué duda cabe que la presencia de Marquet contribuyó a la fama de Santander y del Sardinero como estación balnearia, coincidiendo con los años finales de la I Guerra Mundial.

A la par, en estos años afloraron nuevos proyectos hoteleros e inmobiliarios en el Sardinero. Entre estos últimos llegó a plantearse la creación de cerca de un centenar de villas o casas individuales de nueva planta para alquilar o vender. Asimismo, en esta etapa se urbanizaron los jardines de Piquío, se pavimentó la plaza central del Sardinero y se concluyó la avenida de Reina Victoria, bordeando todo el frente marítimo del arco norte de la bahía, entre Puertochico y el Sardinero.

Tal auge constructivo tuvo también su reflejo en otras zonas más céntricas de la ciudad que experimentaron una reestructuración general. Así, en 1915, en la plaza de Alfonso XIII, junto a los jardines de Pereda, se levantó la Casa de Correos según planos de Eugenio Fernández Quintanilla y Secundino Zuazo Ugalde. En 1919, a la entrada del Río de la Pila, el ya mencionado Eloy Martínez del Valle concibió el Teatro Pereda, con plazas para casi 1.800 espectadores. Entre 1924 y 1925, el mismo arquitecto, junto con José Yamaz Larrosa y Deogracias M. Lastra López, edificó la delegación del Banco de España, cercano al edificio de Correos. En definitiva, Santander adquirió entonces un aire de modernidad burguesa, volcada en sus espacios de frente marítimo y distanciándose cada vez más de su depreciado núcleo histórico y de la vieja puebla de pescadores.

⁶⁵ Coincidiendo con la inauguración, en agosto de 1917, *La Ilustración Española y Americana* dedicó un número especial a Santander. Por su parte, *La Construcción Moderna* publicó un artículo en su número de 15 de diciembre de 1919 donde mostraba los “Progresos urbanos en nuestras playas del Norte”.

⁶⁶ El primer casino fue construido en 1870 por iniciativa de Juan Pombo sobre terrenos de su propiedad en la Plaza del Pañuelo, donde se situaron varios de los hoteles de la familia y más tarde de la sociedad “El Sardinero” (Gran Hotel, Hoyuela, París, Castilla). El segundo casino fue levantado también por los Pombo en 1901.

⁶⁷ Esta sociedad por acciones fue creada a comienzos del siglo XX por la familia Pombo, siendo sus miembros los principales accionistas. Uno de los objetivos de la entidad fue la creación de nuevas edificaciones en el entorno de la Primera playa del Sardinero. La sociedad arrendó sus propiedades a diferentes empresas y particulares para que se encargaran de su explotación.

⁶⁸ Moreno Garrido (2015), pp. 32-33.

Vistos estos dos ejemplos, el caso de Bilbao es completamente distinto. Ciudad industrial y comercial de primer orden desde finales del siglo XIX, su actividad turística, pese a la existencia del Sindicato de Fomento de Bilbao (1910), fue más bien secundaria, toda vez que se circunscribió básicamente a las playas del Abra, destacando fundamentalmente, el municipio de Guecho. En este sentido, los grandes promotores del espacio conocido como Las Arenas, fueron los propietarios Máximo y Ezequiel Aguirre, quienes trataron de hacer de estos arenales la playa de Bilbao, logrando que el rey Amadeo de Saboya la visitara en 1872⁶⁹. Pese a ello, es cierto que del centro balneario nacido en el último tercio del siglo XIX en Las Arenas poco quedaba ya a principios del XX, toda vez que la apertura del puerto exterior supuso un cambio drástico en las mareas y en el propio arenal, convirtiéndose la zona en un barrio residencial⁷⁰. Sin embargo, allí nacieron los ya citados Real Sporting Club y el Real Club Marítimo del Abra, asociaciones animadoras de regatas y deportes náuticos y centros de reunión, como se ha podido comprobar, de las élites locales y foráneas, incluida la familia real, en especial Alfonso XIII, quien tan buenos contactos tuvo con los empresarios vizcaínos de esos años.

No obstante, y aunque el turismo no tuvo influencia alguna en la trama urbanística de Bilbao, conviene señalar la erección de un establecimiento de lujo en la segunda década del siglo XX. En efecto, la idea era levantar un hotel moderno de primera categoría, siendo sus promotores los industriales y financieros Víctor Chávarri, Venancio Echevarría, Fidel Alonso Allende, Alberto Aznar, Ramón de la Sota, Restituto Azqueta, Alfonso Churruga y Tomás Urquijo, quienes formaron la sociedad anónima “Gran Hotel Carlton”, con un capital inicial de 2,5 millones de pesetas distribuido en cinco mil acciones (*El Financiero*, 16 de mayo 1919). Para la construcción se adquirió una manzana completa en la plaza Elíptica o de Federico Moyúa y se encargó el proyecto al arquitecto Manuel María de Smith Ybarra. Los trabajos empezaron en 1919 y concluyeron en 1926⁷¹. En realidad, junto a los hoteles Príncipe de Asturias de Málaga (1926) y Alfonso XIII de Sevilla (1928), el Carlton pertenecía a ese selecto grupo de hoteles de lujo que se habían erigido al calor de ese ciclo inversor de los años veinte en materia hotelera⁷².

Conclusiones y reflexiones finales

Desde mediados del siglo XIX es posible hablar de una reiterada presencia de diferentes miembros de la familia real en las distintas playas del Cantábrico, animados, fundamentalmente, por las condiciones terapéuticas atribuidas a las aguas marinas en el contexto del predominio de la mentalidad higienista. Una mentalidad que, para finales de esa centuria y comienzos de la siguiente, entró claramente en crisis como consecuencia, entre otras causas, de los importantes avances habidos en la medicina. De suerte que las aguas marinas fueron perdiendo esa condición curativa para empezar a prevalecer cada vez más el factor lúdico. Pues bien, fue precisamente durante el reinado de Alfonso XIII cuando se produjo esta transformación y se impuso una nueva percepción de las aguas y del hecho mismo de ir a la playa. Hasta tal punto que el ocio, muy vinculado a los nuevos deportes

⁶⁹ Beascochea (1998), pp 208-212.

⁷⁰ Beascochea (2002).

⁷¹ Paliza Monduate (1987), pp. 171 y ss.

⁷² Vallejo, Lindoso y Vilar (2016).

náuticos, fue tomando carta de naturaleza. De manera que, si Alfonso XII había sido un rey soldado, se podría decir que su hijo fue un rey *sportman*.

Su afición al deporte influyó decididamente en la concepción y consolidación de la cornisa cantábrica como un espacio turístico de élite. Por primera vez las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander empezaron a ser concebidas como un todo, como una región turística. Para ello, los viajes de los distintos componentes de la familia real, empezando por el monarca, jugaron un papel fundamental. Los desplazamientos en La Giralda, las excursiones en automóvil, la participación de las diferentes regatas o su presencia en los hipódromos de San Sebastián y Santander serían una prueba de ello. Evidentemente, estaríamos hablando de una minoría con el tiempo y los recursos suficientes para permitirse semejantes lujos. De suerte que hasta los años veinte, cuando menos, la cornisa cantábrica destacó por la presencia de las grandes fortunas del país e incluso algunas del extranjero. Sin duda, la presencia de los miembros de la familia real marcaba el tono.

Un tono que no sólo se dejó sentir en determinadas prácticas sociales vinculadas al ocio o al deporte de élite, sino también en la propia construcción del espacio. En este sentido, la huella de este veraneo regio es patente en las ciudades de San Sebastián y Santander. Aparte de sus respectivos palacios reales, pronto se sumaron edificios emblemáticos como sendos casinos, hoteles de lujo o unos paseos marítimos concebidos para ver y ser vistos. En definitiva, una arquitectura e incluso un diseño urbanístico en algunos casos muy vinculados a ese turismo de lujo mencionado que alcanzó su máximo esplendor durante el reinado de Alfonso XIII.

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

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

Al año siguiente, Alberto Insúa en un artículo titulado “Divagación sobre las playas elegantes”, publicado en la revista *Nuevo Mundo* de 24 de junio de 1932, planteaba:

“¿qué le falta a San Sebastián? Tal vez ahora, para algunos, su carácter de corte de verano. Pero los cambios de regímenes políticos, por viólenlos que sean—o nos lo parezcan—no suelen trastornar la fisonomía de las ciudades y mucho menos la del paisaje. La Bella Easo conserva indemnes su magnífica playa, sus paseos, toda su seducción”.

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

Con Alfonso XIII en el exilio, el turismo en el norte había dejado definitivamente de ser una práctica aristocrática y minoritaria, los nuevos grupos sociales exigían un cambio y los negocios no tardaron en adecuarse a las circunstancias. Los veraneos regios eran ya una imagen del pasado, como diría el periódico republicano moderado *La Voz* de 5 de julio de 1932:

“San Sebastián hace una propaganda ruidosa de la baratura de sus precios. Santander, Gijón y La Coruña imitan a San Sebastián. Las agencias de viajes proponen excursiones de quince días dentro de la Península y hasta los Pirineos franceses por cantidades que oscilan entre las quinientas y las seiscientas pesetas. El veraneo va dejando de ser un lujo, un privilegio de las clases acomodadas y la gente rica, para convertirse en una costumbre democrática”.

Financiación

Este trabajo se inscribe en el marco del proyecto HAR2014-52023-C2-1-P, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

Bibliografía

Aguirre, R., 1995. El turismo en el País Vasco. Vida e historia. Txertoa, San Sebastián.

Arsuaga, M. y Sesé, L., 1996. Donostia-San Sebastián. Guía de arquitectura. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, San Sebastián.

Barquín Gil, R., 2013. “El turismo y los primeros ferrocarriles españoles”, *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 24, 110-136

Barral Martínez, M. (2012): “Casas de baños y balnearios en el desarrollo del turismo en Galicia: el caso de Vigo y Mondariz”. En: Ortega, T.Mª. y del Arco, M.A. (Eds.). *Claves del mundo contemporáneo. Actas del XI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Comares, Granada.

Beascoecha Gangoiti, J.M., 1998. Getxo. Monografía histórico-artística. Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao.

Beascoecha Gangoiti, J.M., 2002. Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao. *Historia Contemporánea*, 25, 181-202.

Beascoechea Gangoiti, J.M., 2017. De la estancia de baños al veraneo de clase media: el cambio de modelo urbano en Plentzia, Bizkaia. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XXI-568.

Blasco Ibáñez, V., 1924. Alphonse XIII démasqué. La terreur militariste en Espagne. Traduit de l'espagnol par M. Jean Louvre. Ernest Flammarion, Paris.

Bouneau, C., 1997. La contribution des chemins de fer au développement touristique d'Arcachon de 1841 au second conflit mondial. En D'Arcachon à Andernos. Regards sur le Bassin, Actes du 49ème Congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest. F.H.S.O., Bordeaux, 265-293.

Calvo Sánchez, M.^a Jesús, 1983. Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián. Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián

Castillo Hermosa, J. del., 1988. La cornisa cantábrica: una macroregión industrial en declive. Papeles de economía española. 34, 115-140.

Cava Mesa, M.J., 2009. Balnearios y baños de ola en Bizkaia. Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. 6, 369-380.

Clary, D., 1977. La façade littorale de Paris. Le tourisme sur la côte normande, étude géographique. Ophrys, Paris.

Delarue, B., 2013. Les bains de mer sur les côtes françaises. Terre en vue, Yport.

Delcroix-David, V., 1998. El Sardinero (Santander): un quartier balnéaire face aux mutations immobilières. Sud-Ouest Européen, 1, 47-58.

Desert, G., 1983. La vie quotidienne sur les plages normandes du Second Empire aux années folles. Hachette, Paris.

Galarraga, I., 1996. La Vasconia de las ciudades. Ed. I. Galarraga, San Sebastián, 1996.

Garrido Martín, A., 2016. Los viajes de Alfonso XIII a Cantabria y Asturias. En: Barral Martínez, M. (Edit.). Alfonso XIII visita España. Monarquía y Nación. Comares Historia, Granada, pp. 127-145.

Gil de Arriba, C., 1990. La génesis de las actividades de ocio en Cantabria. Estudio del caso de Comillas. Treballs de Geografia. 43, 111-118.

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

Gil de Arriba, C., 2007. Las playas y el fenómeno urbano. En: Estrada Llaquet, J. L. et alii, (Eds.). Playas urbanas. IV Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad. Autoridad Portuaria de Santander, Navalia, Santander, pp. 33-48.

Gil de Arriba C., 2016. Tranvías en Santander. Los inicios del transporte urbano, 1846-1923. TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, 31, 33-48.

González Portilla, M. (Dir.), 2001. Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao. Fundación BBVA, Bilbao, 2 vols.

Grandío, Yazmina, 1987. Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián, 1890-1910. Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.

Hernández Marco, J.L. y Fernández de Pinedo, E. (coords.), 1988. La industrialización del norte de España: estado de la cuestión. Universidad de País Vasco.

Laborde, P., 1984. Biarritz. Huit siècles d'histoire. 200 ans de vie balnéaire. Biarritz.

Larrinaga, C., 1998. Ciudad, economía e infraestructura urbana: San Sebastián a mediados del siglo XIX. En Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 32, 787-808

Larrinaga, C., 2004. A Century of seaside tourism and de planning of urban space in Spain, 1830-1936. Storia del turismo. Annali, 5, 9-32.

Larrinaga, C., 2005. A century of tourism in northern Spain, 1815-1914. En: Walton, J.K. (Ed.). Histories of Tourism. Channel View Press, Clevedon (UK), 88-103.

Larrinaga, C., 2007. El turismo y la ciudad de San Sebastián en la edad contemporánea. En Battilani, P. y Strangio, D. (Eds.). Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto. Franco Agnelli, Milano, 108-126.

Luengo Teixidor, F. y Delgado Cendagortagalarza, A., 2016. Antes patria que rey. Los viajes de Alfonso XII por el País Vasco y Navarra. En: Barral Martínez, M. (Edit.). Alfonso XIII visita España. Monarquía y Nación. Comares Historia, Granada, pp. 75-100.

Madrid, J.C. de la., 2011. Aquellos maravillosos baños. Historia del turismo en Asturias, 1840-1940. Fundación Caja Rural de Asturias, Gijón.

Moreno Garrido, A., 2015. Madrid, 1912. El reto del turismo. Cuadernos de Historia Contemporánea. 37, 23-44.

Paliza Monduate, M^a Teresa, 1987. Manuel María de Smith Ibarra. Arquitecto, 1879-1956. Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao.

Prieto Gorricho, P., 2005. El Real Club de Regatas de Santander, 1870-2005. Real Club de Regatas, Santander.

Rodríguez Llera, R., 1989. Arquitectura regionalista y lo pintoresco en Santander. Pronillo, Santander.

Rodríguez Sorondo, M.^a C., 1985. *Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*. Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.

Sada, J. (2007). *125 agostos en la Historia de San Sebastián*. Txertoa, San Sebastián.

Sada, J. (2014). *San Sebastián en la Primera Guerra Mundial*. Txertoa, San Sebastián.

Sazatornil Ruiz, L., 1996. *Arquitectura y desarrollo urbano en Cantabria en el siglo XIX*. Universidad de Cantabria, Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria, Fundación Marcelino Botín. Santander.

Sazatornil Ruiz, L., 2007. *Los orígenes del veraneo en España: playas urbanas, ciudades balneario y arquitectura elegante*. En: Estrada Llaquet, J. L. et alí, (Eds.). *Playas urbanas. IV Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad*. Autoridad Portuaria de Santander, pp. 49-73.

Tatjer Mir, M., 1996. *La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936*. En Guimerá, A. y Romero, D. (Eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”, Madrid, 19-21 octubre de 1995. CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, Madrid.

Tatjer Mir, M., 2009. *En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XIII-296 (5).

Tatjer Mir, M., 2012. *Els banys de mar a Catalunya*. Albertí, Barcelona.

Vallejo, R.; Lindoso, E y Vilar, M., 2016. *Los antecedentes del turismo de masas en España, 1900-1936*. Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa. X, 137-188.

Villaverde, J., 1994. *La cornisa cantábrica: ejemplo de declive permanente*. Revista Asturiana de economía. 1, 93-110.

Walton, John K., 1996. *Leisure towns in wartime: the impact of the First World War in Blackpool and San Sebastián*. Journal of Contemporary History, 31-4, 603-618.

Walvin, J., 1978. *Leisure and Society*. Longman, London.