

## **Las principales ciudades portuarias en la España del siglo XIX**

Germán Rueda (Cat. de H0 Contemporánea. Univ. de Cantabria)

Luis Sazatornil (Prof. Titular de H0 del Arte. Univ. de Cantabria)

Carmen Delgado (Prof0 Titular de Geografía. Univ. de Cantabria)

## **INTRODUCCIÓN**

### **El grupo de investigación**

En el marco de una investigación sobre las ciudades españolas del siglo XIX, en esta comunicación nos proponemos adelantar los resultados del análisis de las ciudades portuarias emergentes y en desarrollo durante dicha centuria.

Hemos articulado un equipo de investigación compuesto por tres disciplinas. Un historiador, una geógrafa y un historiador del arte pretendemos abrir otras tantas puertas al caudal de estudios urbanos aportados desde cada una de sus especialidades, sumando enfoques, metodologías de trabajo, experiencias de investigación y contactos académicos. Con la cotidiana colaboración de otros buenos equipos investigadores en la historia urbana en las edades moderna y medieval, trabajamos con un mismo objetivo, volcando los resultados de investigación en formatos unificados, con documentación y bases de datos compartidas (bibliográficas, imágenes, cartográficas, documentales, estadísticas...). Desde el punto de vista **histórico**, la investigación se aborda con un enfoque funcional y de historia social y económica. En cuanto a la **Historia del Arte**, además de los monumentos, hitos arquitectónicos que constituyen puntos de referencia, estudiamos los propios puertos y otras edificaciones de uso residencial, menos magnificentes y, por eso, infravaloradas, que son las que dan carácter de "tipos" a los cascos urbanos. Respecto al campo de la **Geografía**, se trata de ahondar en el plano y en el patrimonio urbano, desde la consideración global de la ciudad hasta el estudio con mayor detalle que se puede hacer de ellas en zonas, barrios, paisajes interiores, con especial atención al entorno portuario.

### **Las ciudades de estudio**

Entrando en la somera descripción de la investigación específica, se trata de estudiar treinta ciudades que albergan a la mayor parte de los grupos de población más activos y modernos del siglo XIX y principios del XX.

De las poblaciones de más de 25.000, en torno a 1860, hay que destacar las costeras "emergentes", que afianzaron su papel de ciudades portuarias y, en algunos casos, industriales, donde la burguesía de los negocios tuvo un peso considerable: **Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña-Ferrol, Cádiz-San Fernando, Sevilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Palma de Mallorca, Tarragona y Barcelona**. Todos estos centros urbanos tenían o sobrepasaban los 40.000 habitantes en 1900 y -salvo las excepciones de Almería y Cartagena- los 60.000 en 1930. Considerado globalmente el siglo XIX, hay que destacar el crecimiento de algunas ciudades. Barcelona duplica su población en menos de 50 años (de unos 250.000 habitantes en 1860 a más de medio millón en 1900). Otro avance destacable es el de Bilbao, que se afirma como cabeza del núcleo industrial del Norte y triplica su población: en 1850 apenas llegaba a los

25.000 habitantes y en 1900 posee unos 80.000. Santander ha multiplicado por diez la población y se ha convertido en el principal puerto del Cantábrico del siglo XIX. En menor medida, es un fenómeno que se repite en Gijón, La Coruña (junto con El Ferrol) y Málaga. Valencia, Sevilla, Alicante, Almería, Cartagena, Palma de Mallorca o Tarragona (junto con Reus) tienen un crecimiento más discreto. Por su parte, una de las ciudades de asentamiento de la burguesía comercial del siglo XVIII y principios del XIX, Cádiz (junto con San Fernando), no hace sino mantener la población a lo largo del siglo.

A finales del siglo XIX, otras ciudades se pueden considerar emergentes en la zona costera. Además del criterio de población, hay que tener en cuenta su emplazamiento y aprovechamiento creciente de centro comercial (a través del puerto y sus conexiones terrestres) de la zona de influencia y los nuevos servicios, como los jurídicos, asociativos o de enseñanza y ocio. **San Sebastián**, con casi 30.000 habitantes en 1900, contaba con 50.000 en 1930. **Santa Cruz de Tenerife**, que tenía 30.000 habitantes en 1900, se acercaba a los 48.000 en 1930. **Vigo** y **Huelva** crecían rápidamente: habían duplicado su población entre 1900 y 1930 de unos veinte a cuarenta mil habitantes. **Las Palmas** había pasado de casi 30.000 a 41.000. Por su parte, **Castellón** aumentó, aunque más lentamente, el número de habitantes: 18.500 en 1860, 27.500 en 1900 y 33.500 en 1930.

Las ciudades "emergentes" (las portuarias y algunas de interior) reúnen a la inmensa mayoría de los pocos extranjeros que viven en España y especialmente a los comerciantes e industriales, los principales puertos marítimos, la mayoría de las cámaras de comercio y patronales importantes del país. Todas tienen un índice de analfabetismo inferior a la media provincial, en ellas se sitúan cerca de la mitad de los colegios privados y más de la mitad de los centros públicos de enseñanza media y superior, ateneos y sociedades científicas, casi todos nuevos "clubes" marítimos, los circos estables e hipódromos. Indudablemente, es el nervio del país en las nuevas y más productivas actividades económicas, en la dirección política e intelectual, en la alta cultura y en las sociedades recreativas que agrupan a la burguesía de los negocios. Sin embargo, no lo son "todo", otros pocos millones de españoles viven en otros núcleos urbanos que también cuentan.

Además podemos tratar otras ciudades portuarias pero en un nivel inferior a las anteriores que hemos denominado emergentes. Estas ciudades portuarias, que podemos calificar "en desarrollo" en el siglo XIX, aunque tuviesen una población relativamente escasa, que no superaron los quince mil habitantes entre 1800 y 1930, sin embargo, manifestaron una considerable vitalidad en los servicios que prestaron a su propia ciudad y al entorno. Un ejemplo de este desarrollo es **Vinaroz**, que tenía a finales de siglo cuatro casinos, tres asociaciones obreras, dos colegios privados de enseñanza media, un teatro construido en fecha tan temprana como 1841, una plaza de toros con tantas localidades (7.000) como su propia población (6000 habitantes en 1787 y poco más de 7000 en 1930 con un pico en 1860 de casi 10000 habitantes), además de ser sede de partido judicial y, sobre todo, tener un puerto de mar pequeño, pero provechoso para el comercio local. Incluso constituyó una entidad, la Cámara de Comercio, reservada casi exclusivamente a las grandes ciudades. Algunas tuvieron un crecimiento considerable en el siglo XIX como núcleos industriales. Es el caso de **Sestao**, en los alrededores de Bilbao, con apenas 300 habitantes en 1860, 11.000 en 1900 y 18.000 en 1930. A veces, fue su situación estratégica lo que las convirtió en ciudades en desarrollo a lo largo del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Así les sucede a las que se encontraban cerca del Estrecho de Gibraltar: **Ceuta** o **Melilla** (apenas 7.000 y 2.000 habitantes respectivamente a mediados del siglo XIX, 13.000 y 9.000 en 1900 y cerca de 50.000 y 70.000 en 1930); **Algeciras** (entre 6.000 y 11.000 habitantes desde 1787 a 1900 con un pico de 15.500 en 1860 que recuperó hacia 1930); **La Línea** nació a finales del XIX y enseguida aglutinó a cerca de

30000 habitantes que mantenía con un ligero ascenso en 1930. Otras se convirtieron en puertos de transporte de minerales, como **Águilas**, que partiendo de apenas 300 habitantes en 1800, superaba los 11.000 a finales del siglo XIX, los mismos que en 1930. En la misma provincia murciana, **Mazarrón** unía la minería a su actividad portuaria y sobrepasaba los 15.000 habitantes en 1900, que han quedado reducidos a 5.500 en 1930 cuando se han agotado las minas. **Avilés**, en el siglo XIX (pasó de 2.000 a 8.000 habitantes entre 1787 y 1860 y 10.000 en 1900), fue un caso parecido a estas últimas. Las tres tenían casinos y colegios privados. En general, estas ciudades carecían de otros servicios oficiales que no fueran la sede de partido judicial. Sin embargo, compensaron, por ejemplo, la ausencia de centros de enseñanza pública con colegios privados destinados tanto a los chicos de la ciudad como a los del entorno comarcal.

## LA INFLUENCIA DE LOS PUERTOS EN LA MODERNIZACIÓN URBANÍSTICA Y EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA TRAMA URBANA

Las infraestructuras de transporte pueden ser consideradas como los principales instrumentos responsables del crecimiento espacial y de la transformación de la estructura morfológica de los espacios urbanos españoles desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del siglo XX. Las ciudades que más beneficio obtuvieron de la transformación de las infraestructuras de transporte fueron las ciudades portuarias. En ellas se construyeron nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias próximas y vinculadas entre sí puesto que, a menudo, el trazado de las vías y la ubicación de las estaciones de ferrocarril se subordinaron al servicio del puerto; así ocurre en Bilbao con la Estación de Abando en Barcelona con las estaciones de Mataró y Granollers, construidas en los aterramientos producidos por el muelle de Levante entre la Plaza de Palacio y la Barcelonesa, , en Santander, Cádiz, Almería, Tarragona, etc. Entre otros muchos ejemplos.

Este hecho resulta particularmente destacable en el caso de ciudades que habían tenido una acreditada dedicación histórica a actividades mercantiles ligadas al transporte marítimo, pero aún resulta más llamativo en el de aquellas otras cuyos puertos, nuevos o renovados, quedan integrados en el desarrollo de nuevas funciones productivas, industriales en particular, y terciarias, comerciales casi siempre.

Durante los dos siglos considerados, las ciudades portuarias españolas se convirtieron en lugares centrales de áreas de mercado de distintas escalas, desde la comarcal a la internacional, pasando por la regional y nacional, que, además de servir como nodos articuladores del intercambio y la distribución de bienes, fueron objeto de un importante desarrollo de actividades transformadoras, manufactureras y fabriles, de las materias primas y los productos semielaborados que llegaban al puerto (talleres textiles de Barcelona, arsenales de El Ferrol, Cartagena y Cádiz, ferrerías de Bilbao, astilleros de Guarnizo-Santander), así como de las relacionadas con el equipamiento y mantenimiento de los barcos<sup>1</sup>.

La renovación, reforma y ampliación de las infraestructuras portuarias permitió una mejor conexión con el comercio internacional si bien para alguna de ellas tal posibilidad resultó limitada como consecuencia de la mala articulación por vía terrestre con su traspás. Ejemplo modélico el de La Coruña cuyo desarrollo portuario, y como consecuencia también su crecimiento urbano, fue obstaculizado hasta bien entrado el siglo XX. Al contrario de lo que aconteció en Santander, una de las ciudades portuarias que más rápidamente creció hasta finales del siglo XIX.

Desde una perspectiva poblacional, las ciudades que crecieron más fueron las portuarias; así, la población de Las Palmas creció 8,4 % anual entre 1857 y 1900, la de San Sebastián 6,7 %, la de Santa Cruz de Tenerife 3,6 %, la de Santander 2,7 %, la de Alicante 2 %. También se encuentran las ciudades portuarias entre las que tuvieron mayor incremento demográfico en el primer tercio del siglo XX con aumentos espectaculares en las ciudades industriales (Barcelona, Bilbao) y las cabeceras de espacios agrarios

---

<sup>1</sup> “En resumen, en las comarcas marítimas la savia de la vida urbana que arranca del mercantilismo, aviva y empuja a los elementos agrícola e industrial, manteniéndolos, empero, siempre subordinados al que en tales localidades les ha dado el ser y la vida” Ildefonso Cerdá (1867).

desarrollados cuyos puertos sirvieron en particular a la exportación de este tipo de productos (Valencia).

El auge económico y el crecimiento poblacional tuvieron importantes efectos sobre la estructura y la morfología de los espacios urbanos portuarios, sobre la transformación de su tejido urbano, de su plano en definitiva. Efectos que, pese a los evidentes paralelismos existentes entre los elementos urbanísticos y arquitectónicos de las ciudades portuarias españolas (plazas, alamedas y paseos marítimos, barrios marineros y pesqueros, muelles, aduanas, embarcaderos, fortines, etc.), presentan significativas diferencias en relación con las características del emplazamiento portuario, de las exigencias espaciales de las funciones portuarias y de la propia sociedad que organiza el espacio urbano. No obstante puede afirmarse que las ciudades portuarias españolas fueron acrisolando un paisaje urbano específico a lo largo de doscientos años en los que algunas fechas constituyen hitos fundamentales: 1765, año en que se promulga el Decreto de Libre Comercio con América para Alicante, Barcelona, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander, además de Cádiz y Sevilla, 1778, cuando se elabora el reglamento de libre comercio para Almería, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife).

A pesar de que algunos autores han señalado que desde mediados del siglo XIX empieza a romperse la integración funcional y morfológica entre los puertos y las ciudades (Pozueta, 2006, entre otros), en la mayoría de los espacios urbanos españoles este hecho no resulta tan evidente, sino que, por el contrario, se observa una intensificación de la articulación espacial de las áreas portuarias en el tejido urbano<sup>2</sup>.

En ocasiones, éstas y otras áreas urbanas son realmente "nuevas poblaciones" que se edifican sobre los terrenos generados por los rellenos realizados para la ampliación de los puertos y la construcción de nuevos muelles y otros elementos portuarios. Sirvan como ejemplo los de la Barceloneta en Barcelona, las nuevas poblaciones de la Marina de Tarragona y de Vigo, el barrio de La Magdalena de El Ferrol, el de Georgetown (Villa Carlos) en Mahón, la Malagueta y el ensanche de Heredia en Málaga, el de Fomento en Gijón, el de Maliaño en Santander, o los propios barrios de El Arenal de Bilbao y Sevilla. Un caso precoz de influencia del puerto en la creación de nuevos espacios urbanos es la construcción del barrio de pescadores de La Barceloneta, proyectado por Juan M. Cermeño en 1753 para realojar a los vecinos del antiguo barrio de La Ribera, que fue demolido para construir en sus terrenos la fortaleza de La Ciutadella. La construcción del barrio vino precedida por la habilitación del puerto de Barcelona para el comercio con América a través de la construcción de un muelle de piedra. Sobre los terrenos de relleno, y también por orden del Marqués de la Mina, Capitán General, que fue del Principado de Cataluña, se levantó un nuevo barrio de trama ortogonal de 1700 casas todas a cordel, formando calles hermosas de 8 a 9 varas de ancho" concluido en 1765<sup>3</sup>

Aunque más modesta en sus dimensiones, a finales del siglo XVIII también se proyectó en Tarragona una "nueva población de la marina" que fue levantada en los primeros años del siglo XIX. La rehabilitación del puerto tarraconense se inició en 1789 y, poco después, comenzó el proceso de planeamiento de un nuevo barrio que se llevó a

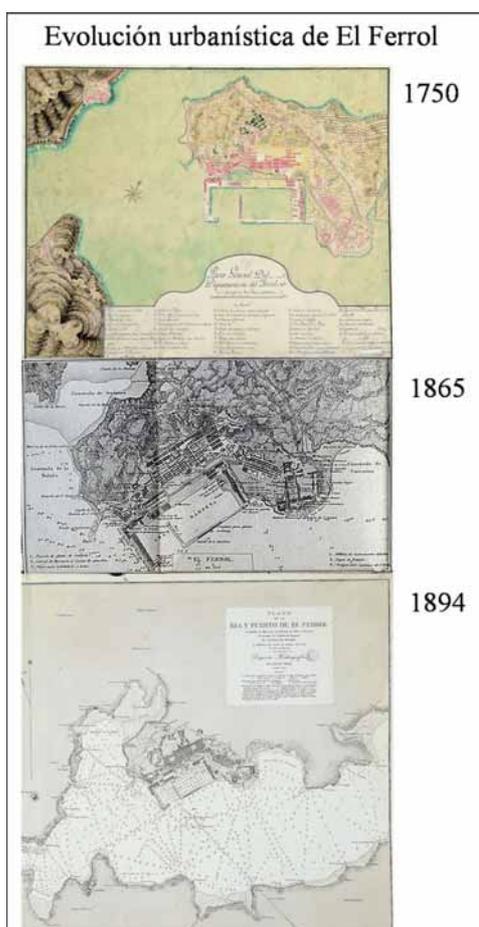
---

<sup>2</sup> Bien es verdad que a mediados del siglo XIX se inició la segregación administrativa del espacio portuario respecto al resto del urbano lo que, a la larga, originará, junto a otras cuestiones, diferencias y conflictos entre ambos. Además, según Meyer (1999), se producirá la distinción entre un dominio público socializado y un dominio público puramente funcional. Así, el diseño de la parte socializada corresponderá al planeamiento urbano, y la parte funcional o "espacio público tecnocratizado" será competencia exclusiva de la ingeniería civil (Meyer, 1999)

<sup>3</sup> Escartín (2008). Véase Tatjer (1973).

cabo, de acuerdo con los proyectos de Joan Smith Sinnot y Antonio López Seseña, a partir de 1807 (de Ortueta, 2006).

Resulta, asimismo, paradigmático el caso de El Ferrol como ejemplo de una ciudad generada *ex novo* directamente por la actividad industrial-portuaria; una ciudad que a mediados del siglo XVIII apenas alcanzaba los 1.000 habitantes, que rondaba los 25.000 en 1787 y llegaba a 55.000 en 1900 y 85.000 en 1930. El nuevo Ferrol nació en el siglo XVIII a partir de la instalación del Real Arsenal en cuyas inmediaciones el marino Jorge Juan Santacilia y los ingenieros militares Francisco Montañigú, José Petit de la Croix, Francisco Llobet, Miguel Marín, Francisco Llovet y Julián Sánchez Bort realizaron los proyectos de trazado del puerto, civil y militar, de sus defensas y de una nueva ciudad próxima a los núcleos originarios de El Ferrol Viejo y la aldea de Canido: en 1750 un barrio de nueva planta y trazado reticular para asentar a la población obrera del astillero del Esteiro y en 1760 una "Anueva población", La Magdalena, como espacio residencial del personal vinculado a la construcción del Arsenal de la Armada. Los nuevos asentamientos, de trama ortogonal, se fueron consolidando en la segunda mitad del siglo XVIII y se concluyeron, en la práctica, en las primeras décadas del XIX.



El mismo ingeniero que en 1761 planteó el barrio de La Magdalena de El Ferrol, Francisco Llovet, realizó entre 1765 y 1768 el proyecto de construcción del nuevo muelle de La Ribera del puerto de Santander, autorizado al comercio colonial ese mismo año, y el de edificación de un nuevo barrio burgués, interpretado como precursor de los ensanches decimonónicos, a lo largo de la calle de la Ribera o del Muelle Viejo, desde la plaza de la Aduana hasta el muelle de el Martillo. La "Anueva población", levantada sobre los rellenos realizados para la construcción del muelle, consistirá en una serie de manzanas exentas con edificios de tres plantas a los que se dará una doble función, residencial y comercial.

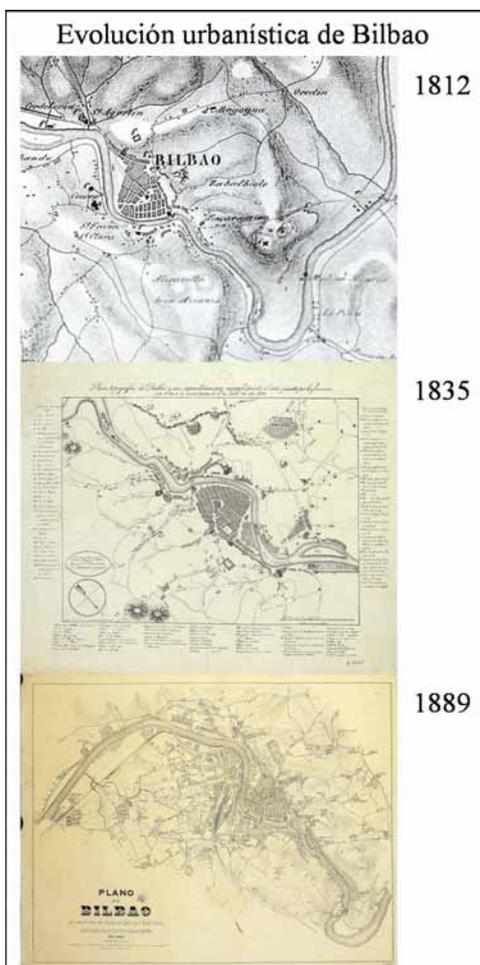
El nuevo barrio sirvió como punto de partida de las ampliaciones realizadas a partir de la segunda mitad del siglo XIX desde la plaza del Príncipe hasta la dársena de Molnedo, en particular a partir del Plan General de Mejoras del Puerto de Santander de Juan de Orense en 1875 y el Plan de Mejoras del Puerto de Santander de Lequerica en 1878. Los proyectos se fueron completando en los decenios interseculares durante los que tuvo lugar la puesta en práctica del Plan de Ensanche de Lequerica aprobado en 1882 y reglamentado en 1902. Se produjo así la apertura de la ciudad con la consiguiente conversión del puerto en gran eje urbano en cuya proximidad debería haberse aplicado otro proyecto, el del Ensanche de Maliaño.

Las Palmas de Gran Canaria es una de las ciudades portuarias que experimentó un crecimiento de población más espectacular (11,5 % anual entre 1857 y 1920) cuyo factor principal fue la consolidación de sus actividades comerciales a raíz de la construcción de un nuevo puerto. La construcción del Puerto de la Luz, alternativa al desprotegido muelle

de Las Palmas, se inició en 1883 en la bahía de La Isleta y estuvo plenamente operativo desde 1902. En torno a él se configuró un nuevo conjunto urbano-portuario formado por edificios destinados a albergar actividades comerciales, oficinas, talleres y almacenes, y también a nuevos habitantes, armadores, consignatarios, comerciantes y trabajadores procedentes de otras islas del archipiélago, en particular de Lanzarote y Fuerteventura.

Sin llegar al extremo de generar nuevas piezas de tejido urbano, en muchas más ocasiones, las infraestructuras portuarias fueron directamente responsables de la modificación del tejido urbano preexistente o de la organización de las nuevas áreas urbanas, los ensanches y otras formas de ampliación de la ciudad histórica. Un hecho que puede constatarse a través del análisis de la mayoría de los Planes de Reforma Interior y de Ensanche en numerosas ciudades.

En el caso de Bilbao, el germen de cuyo desarrollo industrial posterior se encuentra, sin duda alguna, en su condición de puerto y en la consolidación de una burguesía mercantil ligada al comercio marítimo y a la construcción de navíos.



La transformación urbanística de la pequeña ciudad de Bilbao en una gran urbe se inició, tras el proyecto frustrado de Amado Lázaro de 1862, con el Plan de Ensanche elaborado en 1873 por Achúcarro, Alzola y Hoffmeyer, aprobado tres años más tarde, modificado en 1895 y ampliado en 1907. La realización de estos proyectos implicó el desplazamiento de la mayor parte de la ciudad a la margen izquierda de la Ría del Nervión donde no existía hasta el momento nada más que el pequeño barrio de Bilbao la Vieja pero donde, también, se proyectó en 1845 la estación del ferrocarril que uniría Bilbao con la red ferroviaria nacional a través de Miranda de Ebro y donde se levantaron las más importantes instalaciones portuarias.

Sobre la vega de Abando, ubicada en la terraza aluvial de colmatación de un meandro del río, creció el nuevo Bilbao articulado por las actuales Gran Vía y Alameda de Recalde, como ejes principales, y por varias vías diagonales que facilitan el enlace con la estación de ferrocarril de Abando y el puerto interior. (margen izquierda). En paralelo, se realizó el acondicionamiento del frente portuario en la margen derecha del Nervión, mediante el trazado de tres paseos sucesivos, el de los Caños, el del Arenal y el del Campo de Volantín (concebido como barrio residencial burgués en el

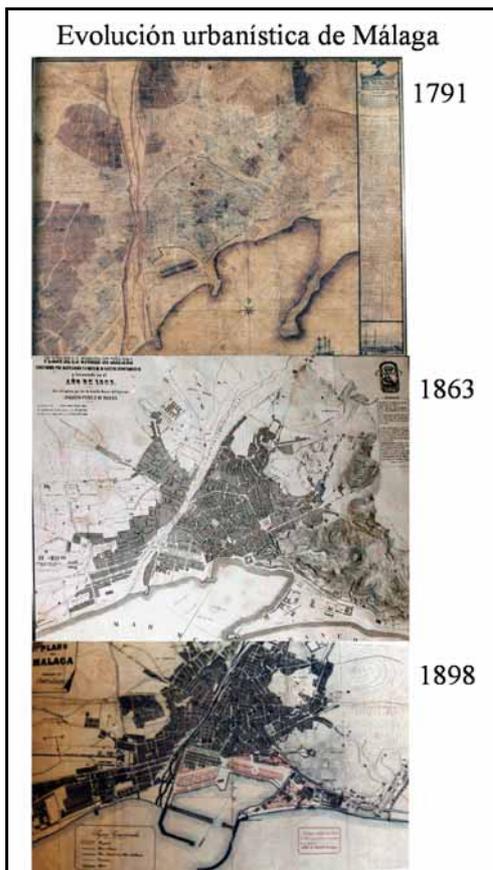
proyecto de ensanche de Lázaro), enhebrados por el tranvía a Deusto y Las Arenas. A partir de estas actuaciones, la expansión de la ciudad adquiere una disposición longitudinal tomando como eje central las dos márgenes de la Ría del Nervión y el puerto interior situado sobre ellas.

La ciudad de La Coruña también fue objeto de actuaciones urbanas precoces en el siglo XVIII en relación con la apertura de su puerto al comercio con América; entre ellas cabe destacar, en particular, el proyecto de Paseo Marítimo del ingeniero Martín Zermeño

en los años sesenta en el frente de la Pescadería sobre el que se lleva a cabo la expansión de la ciudad moderna. El retraso relativo de su despegue industrial y comercial se tradujo en un aplazamiento de la expansión urbana pero, cuando se produjo, también fue simultánea a las intervenciones portuarias: construcción del malecón hasta La Marina y del muelle de hierro frente a la plaza de la Aduana, apertura del paseo de Méndez Núñez, de la Plaza de Galicia y del paseo de Linares, sobre los que se apoya el frente portuario del ensanche cuyo proyecto, reglamentado en 1904, se extiende a partir del istmo hacia el oeste, desde el Barrio de La pescadería en torno a la ensenada de Orzán y el puerto.

Sevilla tuvo una limitadísima expansión superficial hasta el primer tercio del siglo XX, no obstante el remodelado urbanístico más significativo se produjo en torno al espacio sobre el que se asentaban las principales infraestructuras de transporte, el puerto fluvial y la estación de la Compañía de Córdoba (Plaza de Armas). Sobre El Arenal, a lo largo del muelle en los antiguos barrios de La Cestería y la La Carretería, se traza el Paseo del Arenal o del Malecón (Paseo de Colón), enlazado con el casco medieval a través de las calles de Alfonso XII y Reyes Católicos; esta última, a su vez, unía la ciudad con el arrabal de Triana a través del puente de Isabel II o de Triana.

El puerto parece haber sido el principal elemento articulador del primer crecimiento en superficie de Málaga: la Malagueta y el Ensanche de Heredia se realizaron a uno y otro lado del espacio portuario. Entre ambas piezas urbanas se reordenó el frente portuario a partir de dos paseos, uno abierto al mar, el del Parque, bordeado por los principales edificios institucionales (la Aduana, el Ayuntamiento, Correos y Telégrafos), y otro de espaldas a él, la Alameda, inaugurada en 1785 y convertida en el espacio malagueño burgués por excelencia durante todo el siglo XIX. La reforma se completó con la apertura de varias vías, más anchas y rectas, perpendiculares, a aquéllas para unirlas al casco medieval, entre otras la Calle del Marqués de Larios (1891), que enlazaba la Plaza de la Constitución y la Plaza de la Marina, la Agran puerta” del frente portuario.

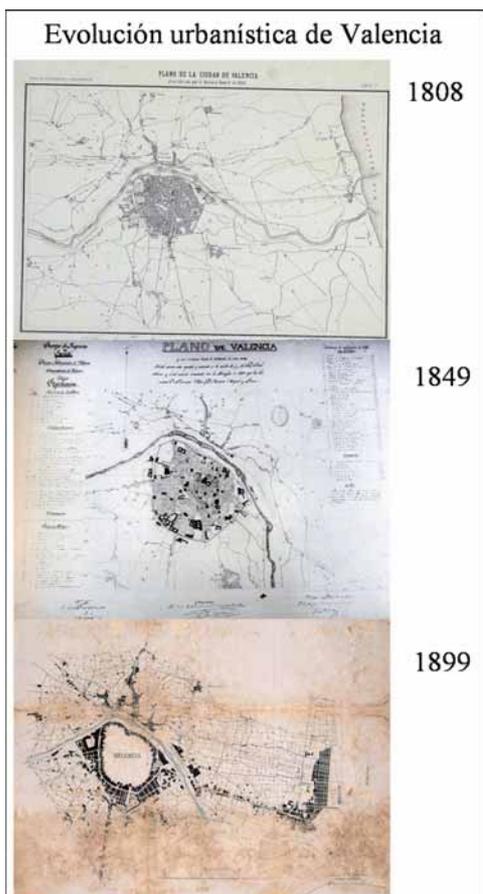


Alicante fue la primera ciudad costera española que se conectó por ferrocarril con el centro peninsular, en concreto, con Madrid en 1858. Esta circunstancia estimuló la actividad portuaria hasta el punto de que Alicante se convirtió en una puerta de entrada por mar de personas y mercancías que, desde allí, se desplazaban en ferrocarril hasta la capital al tiempo que se

reforzaba el papel tradicional del puerto de Alicante como puerta de salida de los productos agrarios (lana y cereales) de la región castellano-manchega.

El aumento del tráfico impulsó la reforma y ampliación de las instalaciones portuarias en cuya proximidad, pero extramuros y a cierta distancia del espacio urbano consolidado, se construyó la nueva estación. La necesidad de conexión del puerto y la estación fue utilizada como causa para iniciar el derribo de las murallas que constreñían la

ciudad, lo que permitió su apertura al mar. Poco después se inició la reforma interior y el trazado de nuevas vías de conexión con el área portuaria. Además de la alineación de la Rambla de Méndez Núñez, se diseñó la Avda. del Dr. Gadea, que articulaba el espacio de ampliación de la ciudad con su puerto, y se promovió la construcción sobre el malecón de un nuevo frente portuario formado por tres paseos marítimos, espacios preferentes de instalación de la burguesía alicantina: el Paseo de Los Martires o Explanada de España, el Paseo de Gomiz, junto a la playa del Postiguet, construido entre 1890 y 1892 y el Parque de Canalejas, inaugurado en 1908.



Atención especial requieren los casos de las ciudades cuyos puertos quedan a mucha distancia de los espacios urbanos consolidados, pese a lo cual dejan sentir su influencia, en mayor o menor medida, en la traza urbana; son buenos ejemplos de ello Valencia y Castellón.

El puerto de Valencia, el Grao, tuvo escasa importancia hasta mediados del siglo XIX. La dinamización de la actividad portuaria tuvo como factor de despegue indiscutido el extraordinario desarrollo de las producciones agrarias (cítricos, arroz, seda, viñedo) desde esas fechas. En estricta correspondencia, la primera reforma importante para modernizar las instalaciones portuarias se realizó entre 1852 y 1869 con el objetivo de adaptar a las nuevas necesidades del comercio agrícola el puerto que estaba más próximo a Madrid tras la construcción del ferrocarril. En 1880 el puerto del Grao de Valencia fue declarado de interés de primer orden y pocos años después, en 1897, el territorio del Grao (Vilanova del Grau y Poblenou de la Mar), que había constituido hasta entonces un municipio independiente, quedó incorporado al de Valencia. Previamente, en 1852, se había inaugurado el el tramo de ferrocarril Grao-Valencia, alargado luego a Játiva y Almansa, donde enlazaba con la línea

Madrid-Alicante, y a Tarragona (línea Valencia-Sagunto-Castellón -1862-).

No es casualidad que uno de los principales promotores de la reforma portuaria, Josep Campo, lo fuera también de la reforma urbana en al etapa isabelina y que el arquitecto que realizó, en 1858, el primero de varios proyecto de Ensanche frustrados, Antoni Sancho, fuera también miembro de la Societat Valenciana de Credit y Foment fundada por aquél.

El primer plan de Ensanche aprobado, en 1887, articulaba el nuevo espacio urbano a través de tres ejes (las calle Navarro Reverter, Sorní y Ciril Amorós) que confluyen, significativamente, en el puente del Mar, lo que muestra la intención de conectar la ciudad con el puerto. Por otra parte, una de las actuaciones más importantes de reforma interior fue la remodelación de la zona que rodeaba la Puerta de la Mar hasta enlazar con el Puente de la Mar y el antiguo camino del Grao, así como la alineación de la calle Mayor del Grao que ponen de manifiesto el interés por resolver el viejo problema urbanístico de enlace de la ciudad con el Grao.

El Grao de Castellón, bastante distanciado de la ciudad, tampoco tuvo una incidencia directa en la trama urbana, pero sí indirecta al estimular su desarrollo económico a partir del activo comercio de productos agrarios y cerámicos. Eso explica la temprana unión del puerto a la ciudad a través del ferrocarril de vía estrecha conocido como *la panderola*, que también lo conectaba con otras entidades de población provinciales. Además, uno de los primeros planes parciales que precedieron al de Ensanche, aprobado en 1914, el plan parcial aplicado en 1890 al sureste de la ciudad, desde el Camino de la Huerta al del Grao (Calle del Mar) trataba de ordenar el crecimiento tentacular espontáneo que se estaba produciendo a lo largo de la carretera del Grao (barrio de Tenerías) y la de Valencia.

En algunas ocasiones los puertos han tenido menos efectos sobre la morfología urbana que los reseñados hasta aquí pero, cuando menos, nunca dejaron de ser las ventanas que las ciudades abrieron en el siglo XIX, a veces por primera vez, para mirar el mar. Son numerosos los ejemplos de esta situación y muy diferentes en cuanto a las causas que explican el menor peso del área portuaria en la modificación del plano.

El frente portuario de Palma de Mallorca apenas tiene significado en el proyecto de Ensanche de Bernardo Calvet (1901) que organiza el nuevo espacio urbano a partir de varias vías radiales coincidentes con los principales ejes de penetración por tierra en la ciudad tradicional. No obstante, las vías trapezoidales concéntricas atravesadas por dichos ejes radiales, se apoyan sobre la línea de costa y, parcialmente, en el puerto. El área portuaria, sin carácter residencial, quedaba enlazada con el resto de la ciudad a través de dos ejes de conexión con salida a uno otro lado del puerto: uno exterior, la vía de ronda occidental, Ronda de Poniente, y otro interior, el paseo del Borne/calle de la Marina. La apertura del espacio urbano al mar se retrasó hasta el derribo de las murallas realizado entre 1903 y 1934.

Pese a la extraordinaria importancia de Cartagena como ciudad militar-portuaria a partir de la instalación del Real Arsenal, que transformó radicalmente la vida económica de la ciudad desde mediados del siglo XVIII y duplicó la superficie urbana, la remodelación del espacio urbano no estuvo condicionada directamente por la presencia de las instalaciones portuarias, tal vez por el carácter militar de las mismas. Tras la decadencia sufrida por la ciudad durante el primer tercio del siglo XIX, la nueva fase de auge experimentada a partir de actividad industrial, extractiva y transformadora impulsó el proyecto del puerto comercial en 1866 y la construcción del actual muelle de Alfonso XII en funcionamiento desde 1887. Paralelo al muelle, sobre los terrenos ganados al mar, se trazó un paseo marítimo al que se dio también el nombre de Alfonso XII.

No obstante, los proyectos de ampliación y los planes de Ensanche se desarrollaron fundamentalmente en un área alejada de la portuaria, en el Almarjal (Plan General de Reconstrucción de 1887 y Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de 1896). Coincidiendo con estos proyectos se abrió la primera vía importante de comunicación entre el centro urbano y el puerto, la Calle Gisbert (1878-1893), pero permaneció, hasta hoy la barrera entre ambas piezas del tejido urbano, la Muralla del Mar, que sólo se abrió y conectó con el Paseo de Alfonso XII, en 1917 mediante la construcción de una escalinata.

Tampoco tuvo mucha incidencia en la modernización urbanística de Cádiz la presencia del puerto y la estación de ferrocarril construida junto a él, a pesar de que es en

este borde litoral donde se produjeron las escasas actuaciones de renovación urbana que tuvieron lugar en la ciudad a partir del derribo de las murallas a partir de 1902.



Cádiz en 1912

Previamente, en 1863, se había puesto en marcha un proyecto (Martínez Villa) para contruir un nuevo barrio, concebido como núcleo del comercio marítimo, sobre terrenos de rellén ganados al mar más allá del borde de la muralla. El proyecto fue coincidente con el debate sobre el emplazamiento del puerto que finalizó en 1865 con la Real Orden que fijaba en la

ubicación definitiva en la ciudad. Con posterioridad se esbozaron diversos proyectos de reforma del puerto, que no llegaron a realizarse, en tanto que se iba consolidando el muelle de Vinegra Valdés en Puntales, en el istmo, hacia el que se orientó el crecimiento extramuros de la ciudad, más allá de Puerta de Tierra.

Desde una perspectiva urbanística, el hecho determinante para iniciar la vinculación física y funcional entre la ciudad y el puerto fue el derribo casi total de la muralla del mar, que representó la sustitución del frente marítimo fortificado por una fachada portuaria abierta. Sobre los espacios liberados por la demolición se organizó el centro financiero y comercial gaditano, vinculado al tráfico portuario, en torno a la Plaza de Isabel II (actual de San Juan de Dios), el Paseo y los Jardines de Canalejas, paralelos al muelle de Puerta de Sevilla, y la Plaza de España, donde se erigió el monumento a las Cortes de Cádiz.

## LOS “NUEVOS” PUERTOS

### El esfuerzo en el siglo XIX por la remodelación y construcción

Como señala José Aguilar (2003), la liberalización legal del comercio "por paradójico que parezca" está unida a la pérdida de América. La ruptura con las nuevas repúblicas americanas contribuyó a que el tráfico comercial, hasta entonces concentrado en pocos puertos (especialmente Sevilla), se abriese a otros puertos. Esta situación, entre otras cosas, propició una nueva legislación comercial. De grandes flotas, en pocos puertos, se pasó un conjunto de navieras con muchos barcos (primero pequeños y de vela, después de vapor y casco de acero) con base en puertos cada vez más diversificados. El calado de los barcos, cada vez mayor, implicó la adecuación de los puertos. Por otra parte, la nueva situación alentó las obras públicas portuarias: fondeaderos y nuevos muelles, aumento del fondo con el dragado, ampliación con diques artificiales y construcción de faros. Así, en el siglo XIX, se configuraron los puertos y faros españoles, la mayoría de los cuales han llegado a nuestros días.

Dos publicaciones muy vinculadas al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y a la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento fueron esenciales para difundir los grandes cambios en los puertos (y en las ciudades) de las últimas décadas del siglo XIX: la Revista de Obras Públicas publicada desde 1853 y las Memorias sobre el Estado de las Obras Públicas en España que apareció por primera vez en 1856. En las ediciones de esta última de los años 1864, 1865 y 1866 se publicó el primer Atlas de Puertos, que es un conjunto sistemático de planos de los puertos españoles que permite comparar la situación de todos ellos y comprender el relativo atraso (en comparación con los de Francia y, especialmente, Inglaterra) en que se encontraban todavía en aquellos momentos. El cotejo del Atlas con los planos de principios del siglo XX da una información gráfica sobre la importante transformación que se produjo en los puertos españoles en las últimas décadas del siglo XIX (Alemany, 2006).

Según el esquema de Aguilar (2003), la mayoría de los puertos españoles a finales del XVIII tenía una planta relativamente pequeña constituida por un espigón de madera o con construcciones rudimentarias, que se adentraba en el mar perpendicularmente a la línea de costa, por lo que constituía un escaso abrigo para las embarcaciones. Las obras de las primeras décadas del siglo XIX, que en mayor o menor medida se dieron en todos los puertos, normalmente fueron espasmódicas con muchas limitaciones de dirección técnica y de presupuesto, por lo que, con frecuencia, no fueron muy útiles para frenar la entrada de arena, que disminuía el calado, y para proteger a los barcos del oleaje. En los años cincuenta del XIX, se redactaron proyectos con el objeto de resolver los problemas de abrigo y arena. Las obras de dársena y dragado, normalmente muy costosas, se llevaron a cabo con mayor o menor lentitud a lo largo de tres o cuatro décadas. Pero el gran reto de los puertos fue hacerlos mucho mayores para los barcos de casco de hierro y vapor y para el aumento del tráfico marítimo con las nuevas instalaciones. Los proyectos de mejora se redactaron a finales de siglo XIX y se llevaron a cabo en estas últimas décadas o en las primeras del siglo XX. En líneas generales estas trazas expuestas definen un modelo frecuente que podemos reconocer (con las obvias diferencias que siempre se dan, tanto en fechas como en magnitud) en Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Palma y en bastantes otros puertos españoles.

Los puertos tuvieron una transformación en los instrumentos y los transportes. Uno de ellos, el entronque del ferrocarril con los barcos al llegar las vías al pie de las bodegas,

planteaba el reto para la carga y descarga masiva por un procedimiento rápido y barato. Además, los armadores de los barcos, cada vez mayores y más caros de mantenimiento, deseaban disminuir el tiempo de estancia en los puertos, por lo que acuciaba la necesidad de mecanización de las operaciones. Las grúas de vapor entraron en servicio en España en 1867 (Aguilar, 2003), pero cuando realmente estas grandes grúas fueron operativas fue cuando se empleó, desde las últimas décadas del XIX, la energía eléctrica. Asimismo, se hicieron comunes los pantalanés metálicos apoyados en pilotes Mitchell o en basamentos de hormigón, construidos a cargo de las propias empresas mineras. Con los cargaderos y descargaderos, el mineral (carbón, hierro, cobre o plomo) se transportaba a granel desde la boca de la mina a la bodega de los barcos. Ejemplo de éstos (entre otros muchos) se encontraban en los puertos de Águilas (el embarcadero del Hornillo, construcción en hierro del siglo XIX proyectado por el Ingeniero Gustave Eiffel), Almería, Huelva o Gijón.

Los puertos del siglo XIX, además de lugar de carga y descarga, se convirtieron en almacenes carboneros por la necesidad de combustible (desde principios del XX, por la misma razón, los puertos albergarán inmensos depósitos de petróleo). Por otra parte, el impresionante volumen de las cargas y el frecuente desajuste entre la llegada a los puertos y el traslado a los barcos o a los ferrocarriles obligaron a construir grandes almacenes para las mercancías.

Puesto que los barcos eran más grandes, los utillajes, descargaderos y almacenes necesitaban cada vez más espacio y los muelles tuvieron necesariamente que aumentar drásticamente la anchura y longitud. Mayor amplitud, en suma, a costa del propio mar, que fue rellenado y de las zonas adyacentes de la ciudad.

Los nuevos barcos del siglo XIX tenían mayor altura y, por tanto, los puertos necesitaron mayor profundidad, para lo que se aplicaron las voladuras de las rocas del fondo submarino, que había que limpiar y mantener con un constante dragado. Algunos, como el fluvial de Sevilla, apenas pudieron hacer nada para eludir su decadencia, pero la mayoría acometieron importantes obras para que los “canales” diques y muelles tuviesen el calado suficiente para permitir el paso y estacionamiento de esos barcos. Las dragas de las primeras décadas del XIX eran de rosario, mientras que a finales de siglo se impusieron, como más eficaces, las de succión, especialmente en zonas de suelos ligeros, como las playas y los cauces de los ríos.

Además, el aumento del número de barcos y el tamaño de los mismos obligaron a los puertos a disponer de mayores espacios al abrigo del oleaje, por lo que se ampliaron las infraestructuras de antepuerto y zonas de maniobras y dársenas de todos los grandes puertos (Alemany).

En buena parte del siglo XIX (Alemany, 2006), la construcción portuaria se hizo con las reglas vigentes desde la ingeniería romana: observación, diseño empírico, prueba y modificación del error. Otra cuestión fue la incorporación de los ingenieros de Caminos y Ayudantes de Obras Públicas que, entre otras cosas, aportaron nuevos materiales. El hormigón se empleó en grandes bloques para construir muelles y diques. El hierro colado y el acero sustituyeron a la madera en el pilotaje para cimentar, también en los cargaderos de minerales y en los faros.

Todo ello cambiará la fisonomía de los puertos, especialmente en la segunda mitad del XIX, y los hará más funcionales.

## **Las leyes sobre puertos**

Hasta el siglo XIX la gestión económica de cada puerto se hacía por organismos locales como los "consulados" o "juntas locales de comercio", cuyos fondos documentales se conservan en el Archivo de Simancas. En todo caso, las grandes obras eran llevadas por los ingenieros hidráulicos de la Armada, al menos desde una real orden de 1781. Hasta 1835 las obras de puertos y faros dependieron del Ministerio de Marina y en ese año del Ministerio del Interior; en 1836, del Ministerio de Gobernación; desde 1851, del de Fomento, que asumía las competencias de las obras públicas nacionales entre las que estaban los puertos. En ese mismo año se regulaba el dragado, conservación y obras públicas portuarias, así como la financiación de las obras, con dos tarifas portuarias (fondeadero y carga y descarga) y con la ayuda del Estado y de los Municipios. Distinguía puertos de interés general (cuyos gastos correrán a cargo del Estado) y puertos de interés local (cuyos gastos se cubrirán entre el Municipio y el Estado) y de refugio. Los puertos aparecieron en un reglamento de 1852, el que definió y clasificó los puertos según las tipologías anteriores. Así, se definían los "puertos de interés general" como aquellos cuyo comercio podía interesar a un gran número de provincias y estuvieran en comunicación directa con los principales centros del interior peninsular. También eran de interés general los llamados de "refugio", cuyas características se referían a su capacidad de asegurar abrigo a los barcos en caso de temporal. Los de "interés local" podían ser de "primer orden", aquellos en cuyas obras podrían estar interesados otros municipios, además del propio, y provincias y territorios próximos y los de "segundo orden", que, por exclusión, eran el resto de puertos españoles con obras artificiales. La Ley de Puertos de 1880, que se basó en la importancia que el Ministerio de Fomento estaba dando en aquellos momentos a los puertos y a sus posibilidades de desarrollo, cambió algo las tipologías de la clasificación al considerar: puertos de interés general de primer y segundo orden, puertos de interés local provinciales y municipales y puertos de refugio (que son también de interés general).

Entre 1868 y 1880, se crearon las Juntas de Obras, autoridades para la gestión comercial y las obras, de los catorce principales puertos y se regularon las obras públicas. La Ley de Puertos de 1880 estuvo vigente hasta 1992.

## **Los puertos españoles y el comercio**

Excepto algunos puertos como Cádiz, Sevilla o Santander, la mayoría de los puertos españoles, al menos hasta finales del XIX, se dedicaron más al cabotaje peninsular o entre puertos cercanos europeos que al comercio intercontinental. En este sentido, hay que destacar la función desempeñada por los puertos en las conexiones marítimas de la Península, además de ser la pieza clave en el comercio exterior. En cuanto al primer aspecto, el denominado comercio de "cabotaje" es el que se realiza entre los puertos españoles, reflejado en las estadísticas oficiales desde 1857 analizadas por Esperanza Frax (1981, 1987). En conjunto (algo más de 140 puertos), tomando como referencia el volumen transportado en 1857, cuyo índice sería 100 (unas 700.000 Toneladas), el crecimiento de este tipo de comercio alcanza el 150 en torno a 1877, el 200 en 1896 y el 300 en 1900. El índice crece rápidamente desde entonces: 400 en 1906 y casi 800 en 1930. Si tomamos como referencia el valor de lo transportado, los índices son más lentos: apenas 200 en 1900. Esta diferencia entre el valor y el volumen se explica porque cada vez se transporta más carbón mineral (primer producto que se comercializó por mar), mercancía de escaso precio respecto al volumen.

En todo caso, conviene destacar el crecimiento sostenido, salvo en momentos muy concretos, que refleja una considerable actividad. No tenemos datos precisos de la primera mitad del siglo XIX, pero cabe suponer que, en materias muy pesadas, era muy superior a lo que se transportaba por vía terrestre. Pierre Vilar (1978) llamó la atención sobre el incremento de la navegación costera en el XVIII, del que sacaron tanto beneficio los catalanes. Como es lógico, el transporte marítimo respecto al ferrocarril perdió peso relativo cuando la red ferroviaria se extendió hasta llegar al pie de los barcos, integrando progresivamente a los puertos en la red. Pasó de ser una cuarta parte de todo el volumen transportado en el comercio interior hasta 1875 a un porcentaje que venía a representar entre un 12 y un 20% en el último cuarto del siglo XIX, proporción que se mantuvo a lo largo de las primeras décadas del siglo XX. No obstante, ambos medios de transporte crecen mucho, por lo que lo más probable es que actuasen de forma complementaria.

Si los ciento cuarenta puertos que se tienen en cuenta quedan reducidos a los veintiocho más importantes, a través de ellos se transporta cerca del 85% de las mercancías en cuanto al valor de lo transportado.

El principal puerto, por el volumen y valor transportado es Barcelona, que, en cuanto al comercio de cabotaje, representa, en porcentajes redondos, el 10% del volumen transportado y el 20% del valor de las mercancías como media del período 1857-1920. Siguen, en la zona mediterránea levantina: Tarragona, Valencia, Alicante y Torrevieja, Palma, Cartagena, Águilas y Mazarrón (Murcia). Estos puertos transportan más del 42% de los productos tomando como referencia el valor de los mismos. En la zona mediterráneo-atlántica, Almería, Garrucha (Almería), Málaga, Sevilla, Cádiz y Huelva, representan más del 22%. En la zona atlántica y cantábrica: Vigo, Villagarcía de Arosa, Coruña, El Ferrol, San Esteban de Pravia, Avilés y Gijón en Asturias, Santander, Bilbao, San Sebastián, Pasajes y Zumaya en Guipúzcoa, transportan productos valorados por el 21% del total nacional.

Si tomáramos como referencia el volumen transportado, el orden cambiaría sustancialmente: Gijón y Avilés, sumados suponen el 14%; Barcelona, el 10%; Cádiz, cerca del 9%; Bilbao, más del 7% y Valencia, Sevilla y Santander, casi el 4% cada uno de ellos.

Para comprender las diferencias entre el valor y la cantidad de lo transportado, especialmente en el caso de Barcelona, hay que analizar la composición del comercio de cabotaje en su conjunto. El producto de mayor comercialización en volumen y peso es el carbón mineral, que tiene comparativamente un precio bajo. Eso explica que los puertos del Norte, y en concreto Gijón y Avilés, que destacan por su posición respecto al volumen, signifiquen bastante menos en términos de valor. Gijón y Avilés llevarán a cabo la comercialización tanto del carbón asturiano como de los productos metalúrgicos cada vez fabricados en mayor cantidad. Por esta última razón, proporcionalmente aumenta poco a poco el valor de los productos transportados. El porcentaje del valor respecto al total nacional se multiplica por tres entre 1857 y 1900 y por cuatro entre 1857 y 1920.

Barcelona es el puerto español más importante tanto en el comercio exterior como en el de cabotaje, transporta, casi en su totalidad, los tejidos de algodón, cuyo mercado tiene casi en exclusiva para toda España. Dado el alto precio de este producto, el valor de lo que se mueve por el puerto barcelonés multiplica por dos su porcentaje respecto al volumen. Aparte de los tejidos, del puerto salen una gama de productos destinados al consumo nacional: juguetes, sombreros, objetos de escritorio, etc. La economía del entorno barcelonés demanda a su vez bienes agrícolas, maquinaria, materia prima y productos energéticos para la industria, tales como el hierro y el carbón. Es, como queda

dicho, el puerto de cabotaje más importante de la Península, no sólo por el volumen de comercio sino por la variada composición del mismo. Al mismo tiempo, el puerto es un reflejo de una fuerte economía productiva y centro del comercio. Barcelona se constituye, igualmente, como centro redistribuidor para el resto de España de bienes de equipo industriales y aun de productos agrícolas (como el azúcar) que llegan al puerto procedentes de otros países. Por lo demás, el saldo de la balanza comercial, considerado el valor de los productos, es claramente favorable a los productos que salen respecto a los que entran.

El puerto de Tarragona se reformó a principios del XIX con la construcción un espigón curvo de cuatro alineaciones que dejó una planta portuaria que se quedó pequeña en las décadas siguientes, por lo que en la década de 1870 la Junta de Obras del Puerto llevó a cabo las obras necesarias para ampliarlo. Las primitivas instalaciones portuarias medievales de Palma de Mallorca se mantuvieron esencialmente iguales hasta principios del siglo XIX, cuando se inician las obras que hasta el siglo XX van a dotar al puerto de Palma de unas dimensiones e instalaciones modernas.

Por su parte, los puertos de Valencia y Alicante tienen fases distintas. Hay una mayor animación en la última década del XIX y las primeras del XX, lo que, en todo caso, refleja una economía cada vez más activa. Valencia es un ejemplo significativo de lo que ocurrió en otros lugares, salvando las diferencias, que obviamente hubo (Aguilar, 2003). La primera gran obra del puerto valenciano durante la época moderna, como en la mayoría de los puertos españoles que no constituían bahías naturales, fue un espigón de madera que formaba un ángulo recto con la línea de costa. La planta del puerto, que esencialmente se mantuvo igual hasta las últimas décadas del siglo XVIII, no era muy grande y protegía de los oleajes a barcos y barcas de los oleajes más peligrosos. A principios del XIX se intentó crear zonas más abrigadas, pero en 1833 se suspenden las obras. Desde mediados de los cincuenta a los ochenta se llevan a cabo otras obras eficaces consistentes en prolongar el dique para defenderse de la arena y del oleaje. La actividad portuaria necesitaba un espacio mayor, lo que obligaba ampliar la planta del puerto que, fundamentalmente, es lo que se procuraba con las obras de finales de los años noventa y las primeras décadas del siglo XX.

El puerto de Cartagena, durante el siglo XIX sede de la Capitanía Marítima y arsenal de la Armada, fue uno de los pocos puertos españoles con un abrigo natural. Las principales obras se hicieron después de 1874, para rehacer los desperfectos de la guerra cantonal, lo que fue aprovechado para reordenar y modernizar un puerto que, bajo la denominación de Alfonso XII, se terminó en 1885.

En la zona de levante del Puerto de Málaga se construyó un nuevo dique en 1588. Hasta finales del XVIII, el Puerto se fue prolongando paulatinamente en dirección a poniente y a levante. Desde el siglo XVIII hasta los años setenta del siglo XIX el puerto tuvo una intensa actividad. A la tradicional carga agrícola de uvas, vino y limones se une una considerable producción industrial siderúrgica y textil. Paralelamente el puerto fue mejorando en instalaciones y muelles. El edificio de la Aduana se edificó entre 1791 y 1842.

Sevilla, que había perdido, en 1717, el monopolio con las Indias, disminuyó su tráfico en beneficio, sobre todo, de Cádiz y Santander, especialmente desde 1785. Su situación, en el río Guadalquivir, que le había resultado muy positiva en la Edad Moderna, fue su principal *handicap* en el siglo XIX, debido al comportamiento del río. El tramo final del Guadalquivir se desliza hacia el mar en un área marismosa de bajísima pendiente (del orden de 1/10.000) que hace que el flujo se retuerza en meandros que dificultan

notablemente la navegación. La historia de las mejoras del puerto de Sevilla está jalonada por dos tipos de actuación. De un lado, las cortas en el río, que mejoren su navegabilidad y reduzcan los peligrosos efectos de las crecidas, y de otro, las limpias del cauce en busca de la eliminación de los bajos. De ambos tipos de actuación se registrarán en este puerto varios casos durante el XIX (Aguilar, 2003). Los principales proyectos de mejoras en el siglo XIX se deben al ingeniero Canuto Corroza (1852). Bonanza (en Sanlúcar de Barrameda) fue rehabilitada y su papel se reactivó con la línea de ferrocarril Sanlúcar - Jerez (1877). En una década se construyeron el muelle metálico y el faro (1884). Por su parte, los proyectos de Manuel Pastor y Landero se destinaron a los muelles del puerto. A comienzos del siglo XX, el Plan Molini desarrolla las ideas de Corroza. Destacan cinco directrices: 1- Obras de ensanchamiento y mejora del canal que facilita la navegación en la desembocadura. 2- Dragados en el canal navegable y en el puerto. 3.- Corta de Tablada, que evita tres meandros a la navegación previos a la entrada en el Puerto. 4.- Construcción de un puente en la cabecera de la Corta. 5.- Dotación de un muelle de atraque y zona de servicios en la margen izquierda de la Corta

La actividad de los puertos de Sevilla, de lento crecimiento en el siglo XIX, y del puerto de Málaga, que se estanca en la segunda mitad del siglo, reflejan el atraso relativo de la economía del entorno con relación al conjunto nacional y a las economías del Norte de España. Además, el valor de las entradas supera globalmente al de las salidas. La composición de la carga refleja el tipo de economía mediterránea: aceite y otros productos agrícolas (o sus derivados como el jabón, en Sevilla) y minerales son la base de la oferta de la zona. La demanda es, sobre todo, de productos manufacturados (la mitad textil), carbón y materias primas como hierro (en parte destinados a la industria siderúrgica malagueña, que declina al final de la década de 1860, y sevillana, que lo hace más tarde), pieles y madera.

El puerto de Algeciras se benefició del proyecto de Juan Martínez Villa de 1859, que implicaba la construcción del muelle de madera. Por su parte, el de Cádiz, junto con Santander y Cartagena, eran de los pocos grandes puertos que contaban con considerables bahías naturales.

El puerto de Huelva, situado en la desembocadura del río Odiel, fue un simple embarcadero de madera dedicado a los pesqueros y con escasa actividad comercial hasta que en las últimas décadas del siglo XIX (desde 1871) se transforma por la explotación minera. Los diversos muelles (Muelle de mineral de la compañía Riotinto propiedad de la Rio Tinto Company Limited, Muelle de la Compañía de Tharsis de la Tharsis Sulphur and Copper Company Limited, Muelle de Levante, Muelle del Norte, Muelle del Sur, Muelle de Hierro, Embarcadero de pasajeros, Muelle de la Reina de Palos de la Frontera, Muelle de Larache) se conectaban con vías férreas que, a través de los "embarcaderos", permitían la carga directa del mineral en las bodegas de los barcos.

La expansión colonial europea en el continente africano, la emigración a América y la proliferación de los barcos de vapor, entre otros factores, favorecieron que los puertos canarios se convirtieran en puertos de escala para el avituallamiento de carbón de los buques y de mercancías. El Puerto de la La Luz y Las Palmas fue relativamente pequeño hasta finales del siglo XIX, con el proyecto de Orencio Hernández (1885) para la construcción del dique exterior y el muelle de Santa Catalina. La legislación sobre puertos de 1852 permitió el crecimiento del Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuyas principales reformas de modernización son de principios del siglo XX.

Entre los puertos del norte de España del siglo XIX, hay que citar Vigo, La Coruña, Avilés, Gijón, Avilés, Santander, Bilbao, Pasajes y San Sebastián.

La Ría de Vigo albergaba un pequeño puerto con un abrigo natural del que se reconocían su posición y buenas condiciones para el tránsito y el comercio entre América y Europa, a pesar de lo cual no hubo avances destacables hasta el último cuarto del siglo XIX (Jácome Rodríguez), cuando (en 1881) se constituye la "Junta de Obras del Puerto" y se llevan a cabo los proyectos del muelle de Hierro (1891) y de las dársenas de cabotaje y pesquera, al tiempo que se establece la línea férrea con Oporto (1886) .

El puerto de La Coruña aumentó su tráfico con América en la segunda mitad del siglo XVIII. Su importancia comercial se mantuvo en el XIX, tanto en los destinos europeos como por el movimiento de emigrantes hacia América, que se prolongó en el siglo XX. Los proyectos de Celedonio de Uribe (1860) y Alfredo Álvarez Cascos y Eduardo Vila dotaron al puerto de un muelle de hierro e instalaciones modernas. Al otro lado de la Bahía, el Ferrol se convirtió desde 1749 en un astillero y capital del Departamento Marítimo, con un importante puerto de la Armada. Todavía a principios del siglo XX El Ferrol carecía de ferrocarril y puerto comercial.

En el siglo XIX Gijón tenía un pequeño puerto fundamentalmente pesquero, que se convirtió en puerto minero con la apertura de la Carretera Carbonera (1842) y, sobre todo, el ferrocarril Sama-Gijón en 1856. El puerto era una dársena que se hacía impracticable en la bajamar. Este puerto, debido a la intensa explotación de las minas de carbón, resultaba insuficiente, lo que, después de varios proyectos, llevó a la construcción del puerto de El Musel en 1893. La comunicación del puerto con Castilla se mejoró mucho con la carretera de Gijón a León (1832) y el ferrocarril Asturias-Madrid (1884). El puerto de Avilés declinó en la Edad Moderna. En el siglo XIX se construyó la dársena de San Juan de Nieva y se inició el proyecto del ingeniero Pedro Pérez de la Sala.

En cuanto a Santander continúa con su tradicional función de puerto de Castilla, sirviendo de intermediaria entre la Meseta y las Antillas. Santander recoge el trigo que llega por el Canal de Castilla (hasta Alar del Rey) o directamente por el ferrocarril. Este trigo, si no está ya molturado, se convierte en harina (cuenta con la mejor industria harinera de la Península) y se exporta a Cuba, Puerto Rico y Europa. Los mismos barcos que transportan harina a Cuba traerán, al regreso, azúcar de caña. La pérdida de nuestras colonias en 1898 significó la interrupción definitiva de esta doble corriente. La crisis de la independencia antillana, que ya se había dado por descontada bastante antes de 1898, supuso la incorporación del puerto al entorno económico de la propia provincia, que activó su industria y, con ella, la venta de sus productos y la demanda de muchos bienes de equipo y consumo. La ampliación del puerto se debió sobre todo a los proyectos de Máximo Rojo (1854) y los de Mateo Obregón, Juan de Orense y Plan Lequerica a finales del XIX y principios del XX. En 1918 se fundó el Depósito franco de Santander, uno de los primeros del país.

El puerto de Bilbao era fundamentalmente una ría de mediana anchura y escaso fondo. Durante todo el XIX se realizarán dragados en la ría y reforma de los márgenes para evitar, como en Sevilla, las curvas de la traza de la ría, que en este puerto suponían una grave limitación para la entrada de grandes barcos, y que precisaron de la utilización de penosos caminos de sirga. Partiendo de niveles de comercialización muy bajos, el puerto de Bilbao presenta una tendencia creciente, que se acelera en las décadas de 1880 y 1890. En conjunto, desde la década de 1860 a 1900 se quintuplica la actividad portuaria y se hace diez veces superior, si la comparación se hace entre 1860 y 1920. El saldo de este comercio resulta claramente positivo casi todos los años. Las salidas están dominadas por el hierro, que se exporta a toda España, y las entradas por el carbón. Un reflejo del tipo de producción siderúrgica bilbaína. Bilbao, puerto cuya evolución histórica

se desarrolla en la ría del Nervión y que a finales del XIX plantea por fin su salida al mar con el “abra exterior”, que se realizará con los proyectos que Evaristo Churruga, al frente de la Junta de Obras de Puerto de Bilbao entre 1877 y 1908.

El puerto de Pasajes, además de un puerto pesquero, en parte actuó como puerto comercial de San Sebastián desde el siglo XVIII, como base de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. En el siglo XIX se construyen nuevos muelles y astilleros. En el puerto de San Sebastián durante el siglo XVIII no se ejecutaron ninguno de los proyectos de nuevas dársenas ni el cierre de la boca occidental de la bahía, lo que inició el arquitecto Silvestre Pérez (1821), aunque las obras se pararon en 1822. La nueva dársena se construyó según el proyecto (1847) del ingeniero Manuel Peironcely con obras que se extendieron a lo largo de los años cincuenta (1851-1858).

## LA IMAGEN ARTÍSTICA DE LAS CIUDADES PORTUARIAS ESPAÑOLAS

Las ciudades portuarias, sus sorprendentes paisajes y las peculiares costumbres de la gente de mar fascinan a los pintores desde épocas remotas. Quizá, esa fascinación responda, en parte, al carácter fronterizo del puerto, como ventana al mar y extremo de la ruta hacia otras realidades. La ciudad portuaria, como zona fronteriza -no sólo geográfica, sino mental-, participa de las tensiones y estímulos de todo un género: el de la pintura y la descripción de puertos. En realidad, este "género" participa de varias realidades y en él confluyen la fascinación por el barco -ese prodigio-, por la ciudad, por el viaje o por las peculiares costumbres e indumentarias de las gentes de mar. Así, la imagen artística del puerto oscila constantemente entre la marina, el relato de costumbres, la vista urbana y el estudio tecnológico (Bonet, 1994).

El problema principal en el estudio de las imágenes relacionadas con los paisajes portuarios reside en la difícil discriminación entre lo artístico y lo descriptivo. En realidad, el interés por representar una ciudad portuaria suele responder a dos impulsos: la necesidad de certificar visualmente y con absoluta verosimilitud el aspecto de una ciudad, un edificio, un muelle o todo ello en conjunto; o, por el contrario, el interés por evocar un determinado paisaje regional, unos perfiles urbanos, colores, costumbres o personajes que permiten la identificación, la evocación nostálgica, de un lugar a menudo ausente, perdido en el tiempo o en el espacio. En el primer caso importa ante todo la descripción detallada. Su producto principal es la vista geográfica, lejana y bastante exacta, a menudo idealizada, resumida, para facilitar su comprensión. Su función es instructiva, científica, permite documentar el aspecto de tal o cual ciudad portuaria, su importancia estratégica o sus últimos adelantos. A menudo responden a la curiosidad del viajero extranjero o al encargo de un monarca afanoso por mostrar al mundo la renovación tecnológica o urbana producida por sus amorosas gestiones. En otras ocasiones son meras ilustraciones informativas que acompañan publicaciones de diverso calado e intención certificando, con el creciente auxilio de la fotografía, el aspecto exacto de un determinado paisaje portuario. La segunda opción, la evocación más o menos poética de un paisaje local vagamente reconocible, tiene su origen en la mentalidad romántica y en el pujante deseo de la burguesía marítima de ilustrar sus salones con un recuerdo explícito a las fuentes de su enriquecimiento y a su raigambre local.

### De la Ilustración al Romanticismo

Los cambios que conocen los puertos españoles a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, con sus nuevas poblaciones y muelles, promueven la renovación de la iconografía portuaria. El Estado ilustrado, orgulloso de sus logros, deja testimonio visual de todos estos cambios en las vistas portuarias encargadas por Carlos III, quien en 1786 comisionó a Luis Paret y Alcázar (1746-1799) para que "pasando a los puertos del océano pintase vistas de ellos". El conjunto de estas obras, cuyo número exacto se desconoce, sirvió para decorar una de las salas de la Casita del Príncipe en El Escorial, hasta que con la invasión francesa se dispersaron. En sus obras vascas (*Vista del Arenal de Bilbao*, 1783; *Vista de Bermeo*, 1783; *El Astillero de Olaveaga*, 1784-86; *Vista de Fuenterrabía*, c. 1784-89; *La Concha de San Sebastián*, 1786; *Puerto de Pasajes*, 1786; *Vista de Fuenterrabía*, 1786), Luis Paret Binspirándose en la serie *Ports de France* del pintor Claude Joseph Vernet- se abandona a la gracia galante del Rococó, con su confort, elegancia y refinamiento (AA.VV. *Luis Paret*, 1991). Su visión de los renovados puertos vascos y sus infraestructuras combina bien con la renuncia a los grandes temas en la pintura y el renovado interés por una intrascendencia que anuncia ya la pintura del siglo XIX.

Cabe destacar también el medio centenar largo de vistas marítimas realizadas ininterrumpidamente (desde 1780, cuando recibe el encargo de Carlos IV, aún Príncipe de Asturias, hasta entrado el siglo XIX) por el pintor valenciano Mariano Ramón Sánchez (Mano, 1998). Emulando a Vernet y su escuela en sus lienzos recoge con detalle los adelantos conocidos por las pujantes ciudades portuarias españolas (Alicante, Barcelona, Cádiz, Málaga, Palma de Mallorca, Puerto de Santa María, Santander, Gijón, Ferrol, La Coruña), favorecidas en obras e infraestructuras por las generosas iniciativas estratégicas del Estado carolino, comprometido con la dotación de arsenales, muelles y nuevas poblaciones, documentados con estos lienzos que, a menudo, dan la espalda a las viejas pueblas para centrarse exclusivamente en el esfuerzo constructivo del Estado y su cuerpo de ingenieros militares.



**Mariano Sánchez, *Vista de la villa de Gijón*, c 1793.**

Tantos cambios acabarán por atraer también la atención de los viajeros que, según avance el siglo XIX, se interesarán por los nuevos espacios portuarios y urbanos. Algunos acompañarán sus publicaciones con litografías o estampas que ensayan nuevos puntos de vista y que, circunstancialmente, abandonan las ciudades interiores que habitualmente trazaban el itinerario urbano de los viajeros románticos (Sevilla, Granada, Córdoba, Toledo, El Escorial) para interesarse también por los espacios y ciudades portuarias (AA. VV. 1981, *Imagen romántica*; Robertson, 1988; Foulché-Delbosc, 1991; Cabra, 1994; Calvo Serraller, 1995). Algunos puertos españoles se deslizan entre las láminas incluidas por George Cumberland en sus *Views in Spain and Portugal* de 1823 (Santander), en las *Views in Spain* publicadas por Edward Hawke Locker en 1824 (Fuenterrabía, San Sebastián, Barcelona), en las vistas de David Roberts para sus *Picturesque Sketches in Spain. Taken During the years 1832-1833* (Sevilla, Ciudadela y Puerto de Málaga, Gibraltar), en las de George Vivian para su *Spanish scenery* de 1838 (Málaga, Valencia, Bilbao-Portugalete, Gibraltar, la bahía de Vigo) o en las de Nicolas Chapuy (París, Bulla, 1844) para *L-Espagne. Vues des principales Villes de ce Royaume Dessinées d-après nature par Chapuy* (la Barceloneta, Vista de la Aduana de Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante Vista desde la punta del muelle-, Cartagena, Almería, Vista del puerto de Málaga, Gibraltar, Cádiz, Puerto de Santa María, Sevilla).



**George Vivian, Málaga. Spanish Scenery, 1838.**

Desde Francia, a mediados del siglo XIX, se actualizan además las series de Paret y Sánchez con la edición litográfica de los *Ports de Mer D-Europe*.<sup>4</sup> En la serie, a pesar de la variedad de autores, se aprecia ya el creciente interés por la visión activa del puerto y sus elementos, especialmente por los barcos, que van acaparando el protagonismo gráfico. La referencia urbana, entrecortada, sirve sólo para situar la acción, como marco de referencia, mientras se centra la imagen en un variado repertorio de embarcaciones, de la barca de remos al patache y de la fragata al vapor de ruedas.

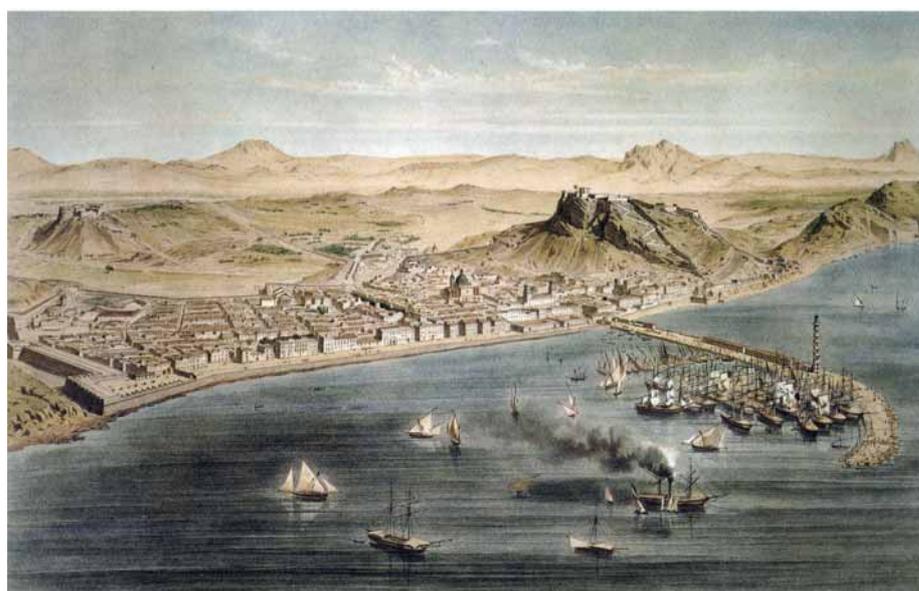


**Lebreton, Vista general de Barcelona tomada del fuerte de Monjuich. Ports de mer d-Europe.**

---

<sup>4</sup> Colección de litografías de Jourdan y Courtin impresas en los talleres de Turgis, París, hacia 1850: *Ferrol, vista tomada desde la mar enfrente de Seijo*, dib. Lambertini; *La Coruña, vista tomada desde el antiguo cementerio del Lazareto*, dib. Lambertini; *Bilbao. Vista tomada de la huerta de la monjas de la Concepción*, dib. Barroeta hijo; *Vista de Santander*; *Vista de Cádiz*; *Vista general de Barcelona tomada desde el fuerte de Monjuich [sic]*, dib. Lebreton; *Vista tomada de la Barceloneta*, dib. Ahamora; *Vista general de Alicante*, dib. Sabatier; *Málaga. Vista tomada del fuerte de Gibralfaro* y *Vista desde la entrada del puerto*, dib. Deroy, etc.

Casi simultáneamente (hacia 1853-1855) el arquitecto, pintor y litógrafo francés Alfred Guesdon (1808-1876) toma apuntes y fotografías aéreas de varias ciudades españolas, obtenidas probablemente en colaboración con el fotógrafo Charles Clifford (1819-1863) desde globos aerostáticos (Quirós, 1991: 148; Gámiz, 2004). Los resultados se reúnen en la serie litográfica *L-Espagne à vol d-oiseau* similar a otras series del mismo estilo realizadas por este autor sobre ciudades italianas o francesas. En el caso español se detiene a menudo en las pujantes ciudades portuarias<sup>5</sup>.



**Alfred Guesdon, *Barcelona / Alicante. L-Espagne à vol d-oiseau*, c 1855.**

En estas series, estos nuevos *vedutisti* By sobre todo Alfred Guesdon, el más destacado de todos ellos- escogen aquel punto de vista que permite evidenciar los

<sup>5</sup> *Alicante: vista tomada encima del puerto / Barcelona: vista tomada desde encima de la entrada del puerto / Barcelona: vista tomada desde encima del recodo de Mataró y del norte / Cádiz: vista tomada desde encima de la farola / Cádiz: vista tomada desde el puerto / Gibraltar: vista general tomada desde encima del acueducto de Algeciras / Málaga: vista tomada de la fortaleza Gibralfaro / Sevilla: vista tomada desde encima de San-Salvador / Sevilla: vista tomada desde encima del palacio Sn. Telmo / Valencia : vista tomada desde encima de la puerta del mar / Valencia: vista tomada encima del puente [sic] San José / Vista de San Sebastián [Pintado y dibujado por R. Bouquet]. Dessiné d'après nature et lith par A. Guesdon; Imp. Fois Delarue Paris; (Biblioteca Nacional, Madrid. Fondo Reservado Sala Goya. Invent/ 69178-82, 69184-85, 69188-90, 69198-99 BIS).*

elementos que muestran la modernización de la ciudad. Se busca destacar algún conjunto industrial (con las chimeneas humeantes como principal seña de identidad, compitiendo con las torres de las iglesias) o alguna infraestructura típicamente contemporánea: la estación en Barcelona, los faros de Cádiz, Alicante o Málaga, el puente metálico de Triana en Sevilla, las renovadas instalaciones portuarias (desde Aduanas a muelles y dársenas) o los vapores y veleros rigurosamente alineados en el puerto (Alicante, Barcelona o Málaga). No obstante, la modernidad es mucho más patente en las transformaciones que impone en el tejido urbano. Donde aún sobreviven las fortificaciones se muestra su buen estado (Málaga) o si ha aparecido algún nuevo equipamiento extramuros Baunque sólo sea un paseo-, aparece al pie de la imagen, mientras al fondo se señala la lejana actividad del puerto (Valencia). El caso ideal se presenta cuando el derribo de las murallas permite la construcción de nuevos y saneados barrios, como en Barcelona. Esta insistencia en aquellos elementos que reflejan la modernización urbana relega la mayoría de las veces el centro histórico al fondo o al lateral de la imagen, representándolo sólo de forma global, como un continuo de tejados roto por los principales monumentos religiosos con sus torres, redimensionados para resaltar su presencia. Quizá, como ha señalado Corboz (1994), se trata de una crítica indirecta de la ciudad histórica, percibida por el siglo del higienismo como insalubre, intransitable y confusa. Los barrios modernos, por el contrario, se muestran como ejemplos de disciplina, concebidos desde el rigor higiénico que expresa el orden lineal de sus calles, sus nuevos edificios y sus paseos arbolados.



**El Ferrol (*La Ilustración Española y Americana*), 1872.**

Paralelamente, desde la prensa ilustrada (*Semanario Pintoresco Español*, *La Ilustración Española y Americana*, *La Ilustración Artística*, *La Ilustración Gallega y Asturiana*, *La Ilustración Cantábrica*, *Blanco y Negro*, etc.) se desarrolla otro punto de vista, el del reportero gráfico, que completa el tesoro iconográfico de los puertos españoles con el relato de actualidad, que incluye los hechos extraordinarios que rompen la rutina de lo cotidiano -naufragios, regatas, visitas regias, catástrofes, movimiento de tropas, etc.- y que, en segundo plano, completan la visión con la detallada descripción del espacio portuario, aportándonos abundante documentación gráfica sobre la evolución formal de las ciudades portuarias, con sus nuevos edificios, rellenos, servicios, faros, muelles o dársenas. Una revisión que podría llegar incluso al humorismo gráfico y su ácido

repaso de los personajes diversos que pueblan la ciudad portuaria, desde los viejos lobos de mar a los nuevos bañistas (como en las ilustraciones de Cilla para la serie litográfica *La España Cómica* o las de Eduardo Sáenz Hermúa Balias *Mecachis-* para *Blanco y Negro*).

### **Ciudad y paisajes portuarios en el Realismo**

A finales de siglo las ciudades portuarias españolas habían crecido y cambiado mucho. Tal era la transformación operada en el marco urbano litoral que Ricardo Macías Picavea, en su pesimista retrato regeneracionista de la España finisecular (1899), se interesaba especialmente por las ciudades portuarias. En el desolador panorama urbano pintado por Macías Picavea destacan, a su juicio, sólo ciertos puertos nuevos y elegantes (como San Sebastián y Gijón) y, sobre todo, Barcelona y Bilbao Alas dos grandes urbes que posee España consagradas a la gran industria y al alto comercio” (Macías Picavea, 1899: 86-90). Aparte Bilbao y Barcelona, otros puertos también alcanzan un peso determinante en la vida urbana: trece capitales de provincia que son a la vez ciudades portuarias se cuentan entre las 22 ciudades españolas mayores de 25.000 habitantes, destacando los puertos de carga general que además son puertos trasatlánticos como Cádiz, La Coruña o Santander. Observamos pues que la práctica totalidad de las ciudades finiseculares españolas más pujantes son puertos, lugares modernizados por su propia vocación industrial y portuaria, pero también por la consolidación de una nueva estructura social y demográfica basada en la burguesía comercial. Su aspecto urbano contrasta con los Alugarones atrasados y sin vida”, que Macías Picavea localiza en el interior peninsular, y también con su entorno provincial, a menudo empobrecido y rural.

Tal crecimiento lleva aparejado múltiples transformaciones físicas y sociales. La presión demográfica y la reestructuración social de estas poblaciones hacen imprescindible la elaboración de planes de ensanche para ordenar el acelerado crecimiento. Estas nuevas áreas de residencia muestran una clara voluntad esquemática, adaptándose a los modos de vida burgueses y a las exigencias que el nuevo sistema industrial y social impone, especialmente la zonificación social y productiva de la ciudad. Pronto los lujosos inmuebles de vecindad se abigarran en los nuevos barrios, clasificados como los vagones del ferrocarril: con viviendas de primera, de segunda o de tercera clase, en función de precios, lujo, situación urbana, etc. Naturalmente, para la decoración del ámbito doméstico burgués se rechaza la pintura de historia de grandes dimensiones o las temáticas sociales. La clientela privada burguesa prefiere obras de pequeño tamaño de asuntos generalmente intrascendentes. Aparece así la pintura de gabinete *Besa high class painting*, a la que con cierto desprecio se llegó a denominar *“pintura de comercio”*- que incluye figuras y bodegones pero que es, ante todo, pintura de paisaje y muy a menudo pintura marítima. Todo ello actualizado con recursos compositivos y formales de carácter realista que les otorgan un aire definitivamente nuevo.

A partir de este momento los pintores locales tomarán, salvo excepciones, el relevo de los viajeros y paralelamente las imágenes comenzarán a ser más "visiones" costumbristas que descriptivas "vistas" geográficas, para aportar la curiosidad por el detalle humano, por el relato de costumbres, por la reunión de barcos y el "bosque de velas". En realidad, a pesar del interés europeo, el romanticismo español había pasado casi de soslayo por la pintura de marinas. Jenaro Pérez Villamil (Arias Anglés, 1986), principal autor del surgimiento de la pintura de paisaje en España que consigue incluir desde 1844 en el programa de la Academia de San Fernando, aunque se ocupa intensamente de las ciudades históricas y monumentos españoles apenas se interesa por las ciudades portuarias. A mediados de siglo solo destaca el pintor madrileño Antonio de Brugada (1804-1863), amigo del anciano Goya y discípulo en París del célebre marinista

francés Gudin. Con el sello francés y la tradición marítima flamenca, holandesa o británica destacan sus paisajes marítimos y algunas vistas portuarias de enorme interés por su rareza: *Vista de la Barceloneta* (O/L, 1840) o *Vista de la bahía de la Concha y al fondo el monte Igueldo, San Sebastián* (O/L, 1858).

No obstante, a pesar de la creación de la cátedra de paisaje en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid y de las aportaciones románticas, la valoración del género de paisaje, en general, y de la marina, en particular, seguía sido escasa. La conexión con las nuevas corrientes realistas europeas no se consolidó hasta que Carlos de Haes (1826-1898) se hizo cargo de la cátedra de paisaje de la Academia. Tanto en la docencia como en su práctica pictórica, Haes extendió el gusto por el género de paisaje en la España de la Restauración, liberándolo del idealismo y subjetividad del paisaje romántico para introducir una nueva sensibilidad ante la naturaleza, basada en la observación directa y el *plenairismo*. Esa nueva valoración de la naturaleza y del paisaje local se enmarca en un contexto más amplio, pues la aceptación del Realismo coincide en el tiempo con la polarización del conflicto ciudad-naturaleza. A estas alturas, el colapso higiénico, social y laboral de la sociedad industrial y de la ciudad burguesa, era denunciado con cierta rotundidad por la pintura social y la literatura. De hecho, a finales de siglo es ya evidente la crisis del modelo de ciudad urdido por la burguesía, en parte por la creciente marginación de ciertas clases sociales. La realidad es que con los ensanches y la creciente presión demográfica se incrementa el valor del suelo, y una vez desplazadas las preferencias domésticas de las elites sociales hacia los ensanches, con sus casas amplias y confortables, las clases más bajas invaden las viejas pueblas. Los centros históricos de las viejas ciudades portuarias se transforman en refugio de pescadores y de pequeñas actividades industriales "Asucias", en casas y calles oscuras y mal ventiladas, sufriendo -como señalaba José María de Pereda- "Alas angosturas del barrio fósil" y la ausencia de las mínimas condiciones de salubridad exigidas por el siglo del higienismo.

Antes de finalizar el siglo la crisis de la ciudad burguesa producirá resultados explícitos. Las mismas corrientes migratorias y las crecientes preocupaciones higiénicas que estaban transformando el paisaje urbano provocan la reacción contraria: la idealización de las sociedades tradicionales (campesinas o marineras), la nostalgia de la naturaleza y, en general, la búsqueda cada vez más activa de una "identidad Apintoresca" que se oponga al progreso de la civilización industrial. Algunos se encerrarán en la reivindicación nostálgica de un pasado perdido, idealizado por la distancia, que encierra un mensaje de rechazo, más o menos explícito al progreso que todo lo ha cambiado. El mundo marino, como seña de identidad, encuentra en *Sotileza* (1885) de Pereda, la novela *José* (1885) de Armando Palacio Valdés o en *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911) de Pío Baroja, el reflejo literario de las duras condiciones de vida de marineros y pescadores cantábricos. Todas las obras citadas, pese al tono de denuncia social, otorgan una trascendencia épica a sus protagonistas, con un tono nostálgico que reivindica la arcádica autenticidad del tradicional mundo marino, en toda su sencillez y permanencia (Litvak, 1991: 129-180; Sazatornil, 2006). Estas obras transmiten una nostalgia por el pasado marítimo perdido. Con la navegación a vela como símbolo poético- que encontramos en *Las inquietudes de Santhi Andía*: "Yo no olvidaré nunca la primera vez que atravesé el océano. Todavía el barco de vela dominaba el mundo. (Qué época aquélla! Yo no digo que el mar entonces fuera mejor, no; pero sí más poético, más misterioso, más desconocido. Hoy, el mar se industrializa por momentos; el marino, en su barco de hierro, sabe cuánto anda, cuándo va a parar; tiene los días, las horas contadas. Y, entonces, no; se iba llevado por la casualidad, la buena suerte, el viento favorable (Y) Hoy, el mar ha cambiado, y ha cambiado el barco, y ha cambiado también el marino. De aquellas airoas arboladuras que tanto nos entusiasmaban, no quedan más que esos palos cortos para sostener los vástagos de las poleas; de aquellas maniobras

complicadas, nada se conserva. Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia, una maquinaria en eterna transformación". Esta nostalgia por el pasado marítimo perdido, sustituido por un progreso amenazante, es el resumen ideológico de la España de la Restauración, con esa permanente tensión entre la nostalgia y el progreso que caracteriza el regeneracionismo del final del siglo (Sazatornil, 1999: 223-262).

En esta misma línea, a lo largo del último tercio del siglo XIX un abundante grupo de pintores siguiendo la renovación paisajística impulsada por Haes se extiende por todas las regiones españolas indagando sobre las características plásticas del paisaje local (AA. VV. 1993, *Centro y periferia*). Muchos de ellos retornan a las activas ciudades de la periferia costera de las que procedían para interesarse por los valores "pintorescos" de la vida cotidiana de los puertos. Su acercamiento abandona ya la "avista de pájaro" de Guesdon para bajar hasta el muelle o la playa y proporcionar una visión no estática del marco portuario, en la que se da entrada a todos aquellos elementos que conforman la vida del puerto: hombres (pescadores, marineros, armadores, visitantes, etc.), lugares (muelles, dársenas, edificios, playas, etc.), barcos, faros y señales marítimas, grúas, astilleros, baños, etc. Su recorrido por el litoral español establece un repertorio iconográfico en el que abundan los naufragios, los golpes de mar, las tormentas y las galernas, las playas (Litvak, 2000), las vistas portuarias, los barcos (veleros o vapores) y, de manera general, las marinas (Quesada, 1993) y nos permite seguir la evolución urbana de algunos escenarios portuarios españoles y de los personajes y elementos que rodean el mundo marino, desde la ría de Bilbao (Zugaza, 1993) y el puerto de Santander (Sazatornil-Alonso-Martín, 1995) a la iconografía de Sevilla (Portús, 1991 y Portús-Gómez de Aranda, 1993) o la pintura valenciana (García-Garín-Piqueras, 1988).



**Tomás Campuzano, *Puerto de Pasajes, San Sebastián, O/L, 1923.***

Entre una larga lista destacan los gallegos Francisco Llorens, Antonio Fernández, Dionisio Fierros (*Puerto de Ribadeo*) y Germán Taibo; los asturianos Luis Menéndez Pidal y el fundamental Juan Martínez Abades (1862-1920, que inicia su carrera con vistas del puerto de Gijón, pinta las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Canarias, y los puertos de Santander, Barcelona, Málaga; Barón, 1987); los montañeses Donato Avendaño, Fernando Pérez del Camino (*Marinucas, Historia de un patache*), Agustín Riancho (*Cabo Mayor, Veleros en la bahía*), Luis Cuervas, Ricardo Pacheco (*El Astillero, Vista del Sardinero, Vista del Muelle Calderón*) y, especialmente, Tomás Campuzano y Aguirre (1857-1934, que en sus acuarelas, estampas y óleos recorre la costa cantábrica desde Vigo a Pasajes y realiza espectaculares vistas del Tajo en Lisboa y el puerto de

Cádiz; Carrete, 2000); los bilbaínos Juan de Barroeta y Anselmo Guinea, el donostiarra Eugenio Arruti, el irunés José Salís Camino, el alavés Fernando de América o el joven Adolfo Guiard (Quesada, 1993: 61-64).

Cataluña se incorpora tardíamente al marinismo y lo hace inicialmente a través de pintores extranjeros. Su principal cultivador en la segunda mitad del XIX es Ramón Martí Alsina, que dejaría algunos discípulos, como Modesto Urgell. La generación siguiente aporta un mayor interés por el marinismo, desde Jaime Morera (que prefiere los paisajes costeros atlánticos) a los pintores de la escuela de Sitges, que ya se asoman a las aportaciones del impresionismo: Arcadi Mas, Joan Roig Soler y, sobre todo, Eliseo Meifrén (*Puerto de Barcelona*). En la llamada escuela valenciana destacan, en primera estancia, Rafael Monleón, formado en Bélgica y que acabará encargándose del Museo Naval de Madrid, después vendrán Javier Juste (*El puerto de Valencia en un día de levante*), Salvador Abril (*El puerto de Valencia*) y Antonio Muñoz Degrain (*Puerto mediterráneo*) hasta llegar al magnífico grupo formado por Ignacio Pinazo, Cecilio Pla y Joaquín Sorolla (con sus vistas del puerto de Valencia, San Sebastián, Zarauz, Asturias; Pons Sorolla, 2001; Santa-Ana, 2002).

En Andalucía destaca el foco gaditano (Rodríguez Barcaza, Adolfo Giráldez, José Felipe Abarzuza, el jerezano Germán Álvarez Algeciras, Mariano Fernández Copello y Justo Ruiz Luna), pero es sobre todo en Málaga donde surge una auténtica escuela marinista con el pintor valenciano Bernardo Ferrándiz a la cabeza y la influencia del propio Carlos de Haes, que se había criado en Málaga; después vendrán Emilio Ocón (*Crepúsculo en el Puerto de Málaga*), también Muñoz Degrain, José Gartner (*El puerto de Málaga, Entrada al puerto de Málaga, Playas de Málaga*), Guillermo Gómez Gil o Enrique Florido Bernils (*El puerto de Málaga*).

A menudo las obras de estos artistas no son reproducciones exactas de ningún paisaje real, sino escenas indudablemente marítimas, compuestas con detalles tomados aquí y allá. Esto da como resultado que el aspecto de sus obras sea absolutamente verosímil, pero improbable, con aspecto de paisaje "acompuerto" en el estudio a partir de apuntes diversos. Además, como estaba ocurriendo en ciertas corrientes literarias, se aprecia en muchas de estas obras una idealización latente. A menudo se ocultan los aspectos negativos para presentar puertos lustrosos, henchidos de barcos -siempre demasiado juntos por imperativos de la composición- con sus velas desplegadas, animados de actividad. No hay abandono, ni suciedad, ni esa miseria de la vida marinera que sabemos angustiosa y que se adivina en las novelas de Pereda. Pese a que, como dice el propio Regoyos, "Los puertos de estas costas son gloriosos de suciedad y de abandono" (Verhaeren-Regoyos, 1899). En general la ciudad juega ya un papel prácticamente anecdótico, entendiendo el espacio portuario como un "escenario" que pierde protagonismo a favor de temáticas esencialmente "marinistas".

### **Entre la vela y el vapor**

No obstante, como señalaba Baroja en el texto citado, en el paisaje portuario el verdadero símbolo visual de las transformaciones sufridas es la lenta sustitución de la vela por el vapor. Un cambio trascendental que ya anunciaba a mediados del siglo XIX el ingeniero Ildelfonso Cerdá: "Comparando tiempos con tiempos, costumbres con costumbres y elementos con elementos, comprendí que la aplicación del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de otra..." (Cerdá, 1867: 2).

La lenta y compleja introducción del vapor representa, como expresa Cerdá con marcado optimismo tecnológico, una auténtica revolución en la vida portuaria y el transporte marítimo. Símbolo del progreso, la extensión de su uso en las más diversas tareas renueva profundamente las formas de vida y el paisaje de los puertos cantábricos, fundamentalmente en tres aspectos básicos: la lenta sustitución de las embarcaciones de vela por barcos impulsados por vapor, más rápidos, manejables y seguros; la activación de las obras portuarias y la extensión del trazado del ferrocarril.



Luis Paret, *Vista del Arenal de Bilbao*, 1783. Darío de Regoyos, *El puente del Arenal*, 1910.

Algunos harán del progreso mismo una seña de identidad vanguardista (en cierto modo es el caso de la escuela vasca), con los paisajes de fábricas, ferrocarriles y puertos de Darío de Regoyos (*Puerto de Alicante*, 1882; *La ría del Nervión*, 1898; *Altos Hornos de Bilbao*, 1908; *La ría de Bilbao*, 1909; *Barcelona desde Vallvidrera*, 1912), los vapores y chimeneas de Adolfo Guiard (*La Ría, Sestao*; *Paseo del antiguo faro de Portugalete*) o Ignacio Ugarte, etc. Combinarán este nuevo paisaje fabril con los adelantos de la nueva arquitectura y los logros estilísticos del postimpresionismo aprendidos mediante una formación cosmopolita que pasa por París y Bruselas. Tal vez Darío de Regoyos (1857-1913) resume mejor que nadie este compromiso con la sociedad industrial, con el barco de vapor (*El arco iris. Bahía de Santoña*, 1900) y el ferrocarril al frente (Tusell-San Nicolás, 2000). Su *Vista del puente del Arenal* de Bilbao (1910) resume especialmente bien estas transformaciones, reuniendo los elementos principales de la ciudad industrial del siglo XIX, con el teatro Arriaga, la estación del ferrocarril y los muelles y el puente sobre la ría del Nervión. El lienzo permite una última reflexión pues el espacio pintado por Regoyos es el mismo que poco más de un siglo antes había representado Paret, lo que permite ciertas comparaciones. El agresivo encuadre de Regoyos está influenciado ya por la aparición de la fotografía, que sentará las bases de una nueva concepción de la pintura marcada por el impresionismo. Se capta el momento, alejado de la bucólica escena rococó, para centrarse en representar los nuevos efectos que crean el ferrocarril, el humo, el movimiento. Frente a la perfección técnica de Paret, la pincelada rápida de Regoyos trasmite el furor de los nuevos tiempos. Quizá ya no es el hombre quien domina la ciudad portuaria Bcomo en el ordenado mundo de Paret- es la máquina.

## REFERENCIAS

- AGUILAR HERRANDO, J. (2003): "Los Puertos" en LAURENT, Jean *Obras públicas de España / fotografías de J. Laurent, 1858-1870*; edición de Francisco Javier Rodríguez Lázaro, J. M. Coronado Tordesillas, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha, (págs. 41-49).
- ALEMANY, J. (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid, CEHOPU-MOPT.
- ALEMANY J. (2001): *Los Grandes Puertos de las Baleares. Palma, Alcudia, Mahon, La Savina*, Palma de Mallorca.
- ALEMANY, J. (2006): "Los puertos atlánticos en el siglo XIX" en Jose Ignacio Fortea y Juan E. Gelabert (Dir.) *La ciudad portuaria atlántica en la historia: Siglos XVI-XIX*, Santander, Universidad de Cantabria - Autoridad Portuaria, 2006, págs. 118-127
- ALVARGONZÁLEZ, R., FERNANDEZ, A. y TOMÉ, S. (1992): "Gijón: el despegue de la 'capital' industrial y portuaria de Asturias (1890-1936)" en *Las ciudades en la modernización de España*, pp. 161-176. Madrid, Siglo XXI.
- ALVARGONZÁLEZ, R. (1985): "Funciones y morfología de los puertos españoles". *Revista Ería*, 8, pp. 5-59.
- ALVARGONZÁLEZ, R. (1977): *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*. Salinas, Ayalga. .
- ALVARGONZÁLEZ, R. (1982): "Las ciudades industriales portuarias: Gijón y Avilés" en *Geografía de Asturias*. Salinas, Ayalga.
- ANDRÉS, J.L. (1989): "El diálogo puerto-ciudad en la bahía de Cartagena". *Paralelo* 371, 13, pp. 7-23.
- ARIAS ANGLÉS, E. (1986): *El paisajista romántico Jenaro Pérez Villaamil*, Madrid, Centro de Estudios Históricos, CSIC.
- AA. VV. (1981): *Imagen Romántica de España* [Catálogo de la Exposición], Madrid, Ministerio de Cultura, 2 vols.
- AA. VV. (1991): *Luis Paret y Alcázar, 1746-1799* [Cat. Exp.], Vitoria, Gobierno Vasco.
- AA. VV. (1993): *Centro y periferia en la modernización de la pintura española, 1880-1918*, Madrid, Ministerio de Cultura.
- AZAGRA ROS, J. (1993): *Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia, 1800-1931*. Madrid, Síntesis.
- AZPIRI, A. (2000): *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco.
- BARÓN THAIDIGSMANN, J. (1987): *Juan Martínez Abades, pintor de marinas*, Gijón.
- BARRAGAN, J.M. (1995): *Puerto, ciudad y espacio litoral en la bahía de Cádiz: las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la bahía de Cádiz*. Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- BEASCOECHEA, J. M. (2003): "Jerarquización social del espacio urbano en el Bilbao de la industrialización". *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 7.
- BOIRA, J.V. y SERRA, A. (1994): *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*. Valencia, Edicions Alfons el Magnànim.
- BONET CORREA, A. (1994): "Las ciudades marítimas españolas y su iconografía", en *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU, pp.29-42.
- CALERO, C.G. (2001): *La Laguna (1800-1936). Desarrollo urbano y organización del espacio*. Santa Cruz de Tenerife, Ayuntamiento de San Cristobal de La Laguna.
- CALVO, M. J. (1983): *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. San Sebastián, Soc. Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.

CAPEL, H. (1977): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona, Libros de Cordel.

CARRERAS, C. (1993): *Geografía urbana de Barcelona: espai mediterrani, temps europeu*. Barcelona, Oikos-tau

CABRA LOREDO, M<sup>o</sup> D. (1994): *Una puerta abierta al mundo. España en la Litografía Romántica* [Cat. Exp.] Madrid, Museo Romántico.

CALVO SERRALLER, F. (1995): *La imagen romántica de España. Arte y Arquitectura del siglo XIX*, Madrid, Alianza Editorial.

CARRETE PARRONDO, J. coord. (2000): *Tomás Campuzano y Aguirre (1857-1934)*, Cat. Exp. Santander, Fundación M. Botín / Calcografía Nacional.

CEHOPU (1994): *Los Puertos Españoles en la Historia*. Madrid, MOPTMA,

CERDÁ, I. (1867): *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid.

CHAPUY, Nicolas (1844): *L-Espagne. Vues des principales Villes de ce Royaume Dessinées d-après nature par Chapuy*, París, Bulla.

CORBOZ, A. (1994): "La Ciudad desbordada", en *Ciudades: del globo al satélite*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporanea de Barcelona, pp.219-228.

CUMBERLAND, G. (1823): *Views in Spain and Portugal*, Londres.

CLEMENTE, E. (1984): *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Salamanca, C.O.A.G.

DELGADO, G. (1992): "Crecimiento urbano y desequilibrios territoriales en Las Palmas de Gran Canaria". *Vegueta*, 0, pp. 319-330

DELGADO, C. (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

ESCARTIN, E. (2008): "Barcelona 1792. El testimonio de Carlos Beramendi" en *Actas de la X Reunión de la Fundación Española de Historia Moderna*, Santiago de Compostela y El Ferrol, 11 a 13 de junio de 2008.

FOULCHÉ-DELBOSC, R. (1991) [1896]: *Bibliographie des Voyages en Espagne et en Portugal*, Madrid, Julio Ollero Ed.

FRAX, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

GÁMIZ GORDO, A. (2004): "Paisajes urbanos vistos desde globo: dibujos de Guesdon sobre fotos de Clifford hacia 1853-55", en *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, 9, pp. 110-117.

GARCÍA, M.; GARÍN, F. y PIQUERAS GÓMEZ, M. J. (1988): *El mar en la pintura valenciana*, Valencia.

GARCIA, L.M. (1981): *Santa Cruz de Tenerife: la formación de la ciudad marginal*. Santa Cruz de Tenerife, Aula de Cultura de Tenerife.

GARCIA, L.V. (1987): *La formación de una ciudad industrial: el despegue urbano de Bilbao*. Oñate, HAE/IVAP.

JÁCOME RODRÍGUEZ, R. (s/f): *La configuración del puerto de Vigo como principal puerto gallego, 1860-1920*, PDF, s/f

LANZA, R. (2005): "Crecimiento demográfico y transición urbana: el caso de la ciudad de Santander, 1752-1930", *Investigaciones Históricas*, XXV, pp. 117-160.

LARRINAGA, C. (1998): "San Sebastián 1813-1900: la configuración urbanística de un modelo terciario", *Lurralde*, 21, pp. 301-308.

LARRINAGA, C. (2006): *Manuel Peironcely. Modernización y Obra Pública en la España del siglo XIX*, Bilbao, Ed. Colegio de Ingenieros del País Vasco,

LITVAK, L. (1991): *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849- 1918)*, Barcelona.

LITVAK, L. (2000): *A la playa. El mar como tema de la modernidad en la pintura española, 1870-1936*, Cat. Exp. Madrid, Fundación Mapfre.

- LOCKER, Edward Hawke (1824): *Views in Spain*, Londres, John Murray.
- LÓPEZ, J. (2003): *La ciudad construida. Historia, Estructura y Percepción en el Conjunto Histórico de Sevilla*. Sevilla, Diputación de Sevilla.
- LLORDEN, M. (1994): *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*. Gijón, Universidad de Oviedo.
- MACÍAS PICAVEA, R. (1899) [1996]: *El problema nacional*, Madrid.
- MANO, J. M. de la (1998): "AMariano Sánchez y las colecciones de "Vistas de Puertos" en la España de finales del siglo XVIII", en *I Congreso Internacional Pintura española siglo XVIII*, pp. 351-368.
- MARTIN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, Junta del Puerto de la Luz,
- MEYER, H. (1999): *City and Port. Transformation of Port Cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam, International Books.
- MORAL, Rafael del (1991) *Pasado y futuro del puerto de Valencia: un enfoque económico*, Valencia, Puerto Autónomo de Valencia.
- MORALES, G. (1982 ): *Industria y espacio urbano en Avilés*. Gijón, Silverio Cañada.
- MORALES, M. (1989): "AMorfología y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX". *Boletín de Arte*, 10, pp. 223-232.
- NICOLÁS GÓMEZ, D. (2003): "Los Faros" en LAURENT, Jean *Obras públicas de España / fotografías de J. Laurent, 1858-1870* ; edición de Francisco Javier Rodríguez Lázaro, José María Coronado Tordesillas, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 2003 (págs. 51-59)
- ORTELLS, V. (1999): *La ciudad de Castellón*. Castellón de la Plana, Ayuntamiento de Castellón.
- ORTUETA, E. de (2006): *Tarragona, el camino hacia la modernidad. Urbanismo y Arquitectura*. Barcelona, Ed. Lunwerg..
- PARRILLA, J. A. (1996): *Historia del puerto de La Coruña*, La Coruña, Ed. Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- PÉREZ, F.J. (1986): *Cartagena 1874-1936 (transformación urbana y arquitectura)*. Murcia, Editora Regional de Murcia.
- PÉREZ, J. (2006): "ACrecimiento demográfico y modernización urbana en la Bahía de Cádiz (1850-1940)" en *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, pp 155-182. Bilbao, Universidad del País Vasco.
- PONS-SOROLLA, B. (2001): *Joaquín Sorolla. Vida y obra*, Madrid, Fundación de Apoyo a la Historia del Arte Hispánico.
- PORTÚS, J. coord. (1991): *Iconografía de Sevilla. 1790-1868*, Sevilla, Focus (Textos de Francisco Calvo Serraller, Juan Carrete Parrondo, Vicente Lleó y Enrique Valdivieso).
- PORTÚS, J. y GÓMEZ DE ARANDA, L. coords. (1993): *Iconografía de Sevilla. 1869-1936*, Sevilla, Focus (Textos de Francisco Calvo Serraller, María de los Santos García Felguera, Juan Pérez de Ayala, Javier Portús, Jesusa Vega y Alberto VillarMovellán).
- POZUETA, J. (2006): "AEI urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas" en *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, pp. 45-84. Santander, Autoridad Portuaria de Santander-Universidad de Cantabria.
- PUERTA, Natividad de la (1994): *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao
- SOLER, R. (1991): *Curiosidades de Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Autoritat Portuaria de Balears.
- SUBIRÁ, G. (1987): *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Alicante Caja de Ahorros Provincial de Alicante.

- REIZABAL, G. / GONZÁLEZ, A. / GONZÁLEZ-AMEZÚA, P. (1987): *Pasajes, un puerto, una historia*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE, J. A. / TROYA, J. (2002): *Historia del puerto de Gijón*, Gijón, Ed. Ministerio de Fomento y Autoridad Portuaria de Gijón.
- QUESADA, L. coord. (1993): *Imágenes de un coloso. El mar en la pintura española*, Cat. Exp. Madrid, Ministerio de Cultura.
- QUIRÓS LINARES, F. (1980): "El puerto de Gijón". *Eria, Revista de Geografía*, 1, pp. 179-221.
- QUIRÓS LINARES, F. (1991): *Las Ciudades Españolas en el siglo XIX*, Valladolid, Ámbito.
- RAMOS, A. (1984): *Evolución urbana de Alicante*. Alicante, Instituto Juan Gil-albert.
- ROBERTS, D. (1837): *Picturesque Sketches in Spain. Taken During the years 1832-1833*, Londres, Hodgson & Graves.
- ROBERTSON, I. (1988): *Los curiosos impertinentes. Viajeros ingleses por España desde Carlos III hasta 1855*, Barcelona, Serbal B CSIC.
- SANCHÍS, M. (2007): *La ciudad de Valencia: síntesis de historia y geografía urbana*. Valencia, Irta Editorial.
- SANTA-ANA Y ÁLVAREZ-OSSORIO, F. (2002): *Catálogo de pintura. Museo Sorolla*, Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- SAZATORNIL RUIZ, L. (1999): "Entre la nostalgia y el progreso. La sociedad burguesa y las artes", en *La cultura española en la Restauración*, Santander, pp.223-262.
- SAZATORNIL RUIZ, L. (2006): "Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas", en *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander, pp.85-116.
- SAZATORNIL, L.; ALONSO, B. y MARTÍN, A. (1995): *Vistas y visiones. Imagen artística de Santander y su puerto, 1575-1950*, Santander, Autoridad Portuaria.
- SENDÍN, M.A. (1995): *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*. Oviedo, Real Instituto de Estudios Asturianos
- SERRANO, S. (2002): "Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)". *Historia Contemporánea*, 24, pp. 223-243.
- SEVILLANO, F. y POU, J (1972): *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca.
- SORRIBES, J. (Coord.) (2007): *Valencia 1808-1991: en transit a gran ciutat*. Valencia, Biblioteca Valenciana.
- TATJER, M. (1973): *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*. Barcelona, Los libros de la Frontera.
- TUSELL, J. y SAN NICOLÁS, J. (2000): *Darío de Regoyos. Impresiones del Norte*, Cat. Exp. Madrid, Fundación Santillana.
- VERHAEREN, E. y REGOYOS, D. (1899) *España Negra*, Barcelona (Reed. a cargo de José J. de Olaneta, Barcelona, Hesperus, 1989).
- VIGO, A (2007): *La Coruña y el siglo de las luces. La construcción de una ciudad de comercio (1700-1808)*. USC y UDC, La Coruña.
- VIVIAN, G. (1838): *Spanish scenery*, Londres, P & D Colnaghi & Co
- ZUGAZA MIRANDA, M. (1993): *La Ría: Imagen y visión de un paisaje mercantil*, [Cat. Exp.] Bilbao.