



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 N° 19 – JUNIO DE 2009

“EVOLUCIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO EN SANTANDER”

AUTORÍA ANA MARÍA ARRIBAS HERNANDO
TEMÁTICA GEOGRAFÍA URBANA
ETAPA ESO Y BACHILLERATO

Resumen

Las ciudades de la costa cantábrica vieron durante la Edad Moderna como la utilización del espacio portuario se convertía en una salida para desarrollarse económicamente, gracias al comercio de la lana que salía hacia el norte de Europa, y como freno para la penetración de tropas enemigas. Por eso, su remodelación fue un elemento clave para los diferentes gobiernos, que invirtieron en estas áreas, consiguiendo una transformación morfológica y económica. La villa de Santander es un buen ejemplo.

Palabras clave

Comercio, desarrollo, transformaciones, planes, muelles, dársena, morfología urbana.

1. DESCRIPCIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO

El origen y razón de ser de la villa de Santander, al igual que otras muchas ciudades de costa, estaba en su puerto: este elemento la convirtió en Puerto de la Corona de Castilla y en un centro de desarrollo económico. En el siglo XVI lo constituían tres ámbitos bien definidos: el primitivo puerto interior sobre la Ría de Becedo, que ocupaba poco más de cuatro mil metros cuadrados. Lindaba por el Oeste con las Atarazanas; por el Sur lo perfilaba el muelle de Somorrostro y por el Norte el muelle de la Ribera, ambos de madera; por el Este se abría a la dársena exterior a través del estrecho paso que seccionaba la muralla y que recibía el nombre de Boquerón, flanqueada por dos torres cilíndricas almenadas, a las que se ataba la gruesa cadena que tendían en caso de alarma para cerrar el acceso. La dársena protegía de los peligrosos vientos del sur mediante la importante obra de fábrica del muelle de Naos, obra de sillería y rematado por un alto parapeto con garitas. A este muelle se accedía desde la Bastida, por la puerta de Somorrostro.

Otro muelle interior era el muelle del Cay, se localizaba en el costado oeste, pasado el Boquerón hacia el Norte, entre la Puerta de la Ribera y la de la Mar. Era una estructura también de madera, sobre la que Hogenberg sitúa un cañón.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

El flanco norte continuaba siendo un playazo, donde los pescadores de la Mar varaban sus chalupas y bateles. Hasta mediados del siglo XVI no se construyó el muelle largo que cerrará la dársena por el Este, y en cuyo extremo se instaló una grúa tambor.

Las grandes concentraciones de barcos requeridos por las flotas laneras o las armadas echaban el ancla en los amplios fondeadores de la Osa. Entre San Martín y la propia villa, o de los Mártires, frente a Raos.

Otro elemento destacado del puerto y que será fiel reflejo de la importancia comercial y como punto estratégico para la concentración de las grandes armadas reales, son las Reales Atarazanas de Galeras. Edificio construido a finales del siglo XIV por orden de Enrique II, tras elegir a la villa como base logística de la escuadra permanente de galeras encargadas de controlar la fachada atlántica del continente. El edificio de este imponente arsenal estaba situado entre muros, sobre la ría de Becedo, al fondo del puerto interior, entre el puente y la muralla. Constaba de cuatro grandes naves formadas por arcos de sillería, de casi diez metros de luz, y un fondo de doce tramos. En conjunto ofrecía un frente de casi cuarenta metros por más de setenta y cinco de profundidad. En el siglo XVI sólo esporádicamente se construyó algún barco, ya que, perdida su función se abandonaron a la ruina.

Como elementos de fortificación del puerto, muelles y el acceso a la villa, destacarían:

- El Castillo de San Felipe que se alzaba sobre el cerro de Somorrostro. Construido por Alfonso VIII en 1187, sobre las ruinas de una fortificación romana del siglo IV y del cementerio de tumbas de lajas de la vieja Abadía de San Emeterio. Se adaptaba al relieve del terreno, su planta era trapezoidal. A ella se adosaba la torre del homenaje por el Oeste. En 1569, Felipe concedió la alcaldía del Castillo a su secretario Juan de Escobedo, con el encargo de convertirlo en un arsenal de municiones, artillería, pertrechos y vitualla para las armas reales. Se produce así un cambio en sus funciones, ya que durante los siglos XIV y XV había venido siendo utilizado como prisión. Para adaptarla a las nuevas necesidades, se hicieron necesarias unas obras de reconstrucción que se dan comienzo en 1572 y concluyen en 1578. Los nuevos exteriores son respetados, centrándose las obras en la construcción de la casa y almacenes en el interior, en torno al patio central. La torre del homenaje fue desmochada y su recinto interior dedicado al almacenamiento de polvorín.
- La otra importante fortificación fue la Bastida de la villa, que se encontraba a nivel del mar. Era un fuerte edificio, cuyos cimientos se asentaban sobre el lecho marino, que cerraba el cinturón de la muralla de la Puebla Vieja por el Este, entre la Puerta que se abría al Muelle de Naos y el Boquerón. Estaba formada por dos torres adosadas y un cuerpo rectangular, rematado por una loggia sostenida mediante pies derechos de madera. La torre mayor aparece coronada de almenas. Por el Oeste lindaba con la Plaza de Somorrostro, junto con lo que compartía la función de almacenar las lanas castellanas que se exportaban a Flandes y Francia. Casado Soto, en su obra "El puerto de Santander, base naval en el cantábrico" hace mención al informe recogido por el secretario de Felipe II sobre la descripción de la villa, la bahía y la ría, y sabemos de la intención de construir una nueva fortificación en la llamada Peña de Mogro (Isla de Mouro),



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

pretensión antigua de la villa, que demandaba ya en 1557. Su objetivo era la de vigilar la playa del Sardinero, por ofrecer un fácil desembarco a los enemigos, y por otro vigilar la entrada del puerto. Pero las descripciones que tenemos de la villa de los siglos XVI y XVII no aluden a una fortaleza en la isla, por lo que parece razonable pensar que el proyecto no se llevó a cabo.

2. EVOLUCIÓN EN LOS SIGLOS XVI Y XVII:

Como figura en las Actas del Ayuntamiento de Santander, el 5 de agosto de 1542, el Consejo de Castilla otorgó una Provisión Real concediendo un impuesto, "las sisas", sobre algunas mercancías para la financiación de la construcción de muelles en Santander: "*convenía que se hiciese un muelle é contramuelle que comenzase de la Iglesia de los Cuerpos Santos hasta la Peñas de Herbosa, que podría haber cuatrocientos brazos poco más o menos*". Los 668 metros que se dan para la construcción indican la concepción de un plan muy ambicioso.

El tamaño de la obra se irá modificando con el tiempo, tal y como lo reflejan los documentos conservados. Así, sabemos, gracias a la obra de Aramburu-Zabala y Begoña Alonso "Santander, un puerto para el renacimiento", que el 20 de abril de 1545, el muelle proyectado tendía 250 brazos de largo (417'5 m) y la obra se adjudica a Juan Ugarte de Belsua, llamado "maestre Belso" que ya había realizado la traza y el diseño, "*...deste presente año de myll e quinientos e quarenta e cinco años queremos e tenemos de hazer fontero desta villa un muelle e contramuelle de dozientos e cinquenta brazos de largo poco más o menos*". El resto hace referencia a las condiciones del contrato del maestro Belso y las condiciones de pago.

La traza y condiciones de obra variaron de nuevo según un documento del 7 de abril de 1551; este documento hace referencia al proyecto de construcción del contramuelle; que abarcaría la siguiente extensión: "*lo primero que el dicho contramuelle se ha de començar a hazer den de la cabeça del que ha de estar fontero de la cabeça questa hecha en el muelle de la parte de la mar della e yr prosiguiendo derecho a una pequeña questa más abaxo de la cruz questa en ella Ría desta villa hazia la parte donde se comiença la dicha cabeça del contramuelle*". A la altura de la cuesta se abriría un resguardo para el cantil, que llegaría hasta "*el derecho de la cruz, la cual ha de quedar debaxo de la puerta del Mar, y en derecho de la cruz cesar de presenta aquella vía...*"

El contramuelle tendría una longitud de "*90 braças de a dos baras de medir y tercia la braça*". Este contramuelle arrancarían desde las últimas casas de la calle del Mar y avanzaría en la líneas recta en busca del muelle viejo medieval, las medidas serían de 150'4 m, por lo que Aramburu-Zabala y Alonso Ruiz sitúan el origen del muelle largo no en el extremo final de la calle del Mar, sino al principio, y comenzando no a la altura de la cabeza del Muelle Viejo, sino cuatro brazos más afuera (6'68m).

La finalidad del espigón era la de proteger los muelles de la Edad Media, y que a la vez sirviera de muelle. Se busca más la protección que el aumento de la capacidad. Será más adelante cuando se considera la necesidad de aumentar la capacidad portuaria, para poder acoger los veinte navíos, más un barco almirante y otros vicealmirantes que protegían las flotas. Esta orden dada por Carlos V sobre la composición de las flotas mercantes implicaba que aquellos puertos que no pudieran acoger estas flotas quedarían descartados del circuito comercial de la lana con destino a Flandes.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

Santander aumentó su capacidad, pero este proyecto aún no contempla estas cuestiones. La prioridad es hacer más seguro al puerto no sólo de los golpes de mar, sino también de los posibles ataques de escuadras navales. Para ello, se idea un sistema de protección que consta de un pretil a lo largo de todo el contramuelle de tres codos de altura (1'68m) y 2'5 de anchura (1'4 m), sobre el cual se dispondrían almenas, cuyo modelo se forma de las del muelle de Laredo. Cada tres almenas habría saetas para arcabuces y ballestas, y se introducía la novedad de adosar al pretil a todo lo largo un apoyo o asiento de pie y medio de alto (42 cm) y la misma medida de ancho. Este sistema defensivo se completaba con el "través", muro que corría a lo largo de la playa frente a la calle de la Mar y que enlazaba con el contramuelle en ángulo recto. Sus dimensiones: 120 brazas de longitud (200'40 m), la altura sería la misma que la del muelle, y hacía las casas sería la de la marea más alta del año más dos codos (+ 1'12 m). A todo lo largo se situaría un pretil de dos codos de alto, con al menos el mismo tamaño y distribución que las del contramuelle. Dispondría también de escaleras, cuatro hacia adentro, y no se decide si hacer dos hacia afuera. Junto a la casa de Juan de Santiago había una salida en talud de dos brazas (3'34 m) a cada lado, y en medio una plataforma de una braza (1,67 m).

El contramuelle aumentaba la capacidad del puerto, ya que servía de lugar de atraque. Acondicionándole con escaleras por la parte interior, y argollas para amarrar, una servidumbre del contramuelle para facilitar la descarga. Tanto el contramuelle como el través se construirían en bloques de piedra colocados a soga y tizón. La duración de la obra sería de 8 años. Entre 1552 y 1555 se realizarían las 90 brazas del contramuelle y entre 1556 y 1559 las 120 brazas del través.

No obstante, después de rematada la obra en el Maestro Belso, en 1551 hay una nueva puja por la que el proyecto pasa a estar a cargo del arquitecto cántabro Juan de Rasines. Al mismo tiempo que se seguían los trámites para la ejecución del contramuelle y el través, se inician otros para la nueva obra que aumentaría la capacidad de recibir navíos en muelle. Este proyecto concebía la construcción de dos muelles desde los dos existentes, muelles viejos y nuevo, hasta los torreones de la Bastida. Los dos muelles medirían 54 brazas. Uno de los muelles se haría desde el muelle nuevo junto al horno hasta la torre de la Bastida. El otro muelle iría desde la calzadilla de la salida del muelle viejo medieval hasta el través de la otra torre de la Bastida.

La obra incluía también la reconstrucción sobre la calzada sobre el muelle viejo y la reforma del embarcadero para bateles.

Con este proyecto se cierra lo que constituye una reforma radical del puerto de Santander, que dispondría de una dársena completamente abrigada, y mejoraría tanto el sector económico como la seguridad de la ciudad.

Siguiendo la información de las Actas del Ayuntamiento, a 28 de febrero de 1552 ya se menciona por parte de la villa "*a comenzado y queremos hazer un muelle e contramuelle muy fuerte e muy importante*". Por lo que obtienen un crédito para la obra, el llamado "Censo al quitar", a este se unirán en 1555 un nuevo impuesto de sisas; pero las obras no debieron comenzarse hasta 1561.

Esta obra supone una transformación para Santander, ya que es el primer puerto artificial con el que cuenta la ciudad, se amplía la superficie de abrigo. La nueva dársena queda conformada al Sur y al



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

Este por los nuevos muelles, al Oeste por la ciudad y al Norte termina en un playazo que servirá de varadero a las embarcaciones menores. Esta situación permanecerá sin cambios hasta mediados del siglo XVIII, cuando se inicia la extensión de los muelles y la ciudad.

Hacia 1563 - 1567 Georg Hoefhagel dibuja una vista de Santander, que luego grabará Franz Hogenberg para la obra de Braun: "Civitates Orbis Terrarum" (1575). El grabado nos muestra que los proyectos portuarios se llevaron a cabo en su mayor parte. La única obra que se realiza en el contramuelle, pero no en el sitio previsto, sino partiendo del final de la Calle de la Mar, esto aumentaba el tamaño de la dársena. El contramuelle, se observa que aún está en fase de construcción, aún no aparecen ni el pretil, ni almenas, ni troneras. La grava que aparece al final del muelle no es portuaria sino de construcción, y la barca estaría destinada para el mismo fin.

La obra del contramuelle debió comenzarse en 1561, año en que se ordena la reparación de los muelles de Gijón, Santander y Castro Urdiales, mostrando una coordinación y un interés por parte del poder central en la zona cantábrica.

El grabado constituye un importante testimonio del proceso constructivo del muelle, además nos proporciona una información muy valiosa sobre la incidencia del proyecto portuario, en el aspecto morfológico de la villa.

Así, vemos como el arrabal de los pescadores se ha constituido siguiendo el nuevo desarrollo portuario hacia el Este. Se han reedificado los bordes del canal de la Rivera y ganado terreno al Arroyo, y en consecuencia, se ha producido una ampliación de la villa.

El puerto jugará un importantísimo papel en el desarrollo económico de la villa, a través del comercio.

Este proyecto portuario permitía a la villa enfrentarse a los nuevos retos comerciales propios de la Edad Moderna. No basta ya con confiar en los abrigos naturales, sino que es necesario transformar la naturaleza en beneficio propio. Esta es una de las características que dan paso a la modernidad.

Otra fuente de gran importancia para el conocimiento del puerto santanderino, su ría y muelles es la obra de Juan de Castañeda "Memorial de algunas antigüedades de la villa de Santander", recogido en la obra de Casado Soto "Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII". En su descripción Juan de Castañeda lamenta el estado de decadencia en que se halla el puerto por aquel entonces. Refiriéndose al estado de las Atarazas afirma: "*tiene unas atarazanas de cuatro naves para galeras, de las cuales sólo han quedado los pilares y arcos de piedra*".

Para el siglo XVII contamos con las descripciones realizadas por el portugués Pedro de Texeira. Pedro de Texeira es autor de la obra: "Descripción de las costas y puertos de España" que data del año 1630 y cuyo original se observa en el Museo Británico. Existe otra copia publicada por A. Blázquez en el Boletín de la Real Sociedad Geográfica de 1910. Texeira también hace referencia a las ruinas de los Atarazas y afirma de ellas "*hoy no sirve de nada más que para el abrigo de los barcos de pescar y otros menores*".



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

El carácter defensivo de la ciudad sigue poniéndose de relieve cuando el autor describe la Bastida: "*tiene gruesos cañones de artillería hacia su barra y, conjunto a ella una plataforma que defiende la entrada, (...) con lo cual está muy defendido este puerto y villa de Santander*".

El siglo XVII, continuará con la tónica de decadencia y crisis que sufre la villa y cuyos primeros indicios se dan ya en ella última década del siglo anterior. La recuperación será lenta y no se empezará a reflejar en la trama urbana hasta el siglo XVIII. La única construcción que se llevará a cabo durante los inicios del siglo XVII era la reedificación del fuerte de San Martín, construido en 1588. Esta obra era una respuesta a los continuos reclamos que la villa hacía al rey para solucionar el estado de indefensión que sufre la ciudad ya desde mediados del siglo XVI a causa de la ruina de las fortificaciones.

La obra es encargada al ingeniero Cristóbal de Rojas. Idea una fortaleza cuadrangular, abaluartada en sus esquinas y rodeada de un foso por los lados Norte y Oeste, ya que por los otros dos lados tenía costa.

El Castillo de San Martín proyectado por Cristóbal de Rojas es el primer ejemplo en Santander de una fortificación moderna destinada a combatir adecuadamente los ataques de las nuevas armas de artillería. Los antiguos sistemas defensivos de la villa, sus murallas y su arruinado Castillo, no podían hacer frente a un ataque enemigo.

3. EL ESPACIO PORTUARIO EN EL SIGLO XVIII

Si los siglos XVI y XVII se caracterizaron por el estancamiento, el siglo XVIII marcará un cambio de tendencia, sobre todo a partir de su segunda mitad, donde el desarrollo económico y urbano serán claves, todo ello apoyado en las transformaciones realizadas en el Puerto.

Gracias a la apertura del camino Santander- Reinosa en 1753 la villa puede competir con el Puerto de Bilbao, que debido a su buena comunicación terrestre había acaparado el comercio de lanas castellano. Ahora, las mercancías son desviadas hacia Santander, lo que trae consigo el dotar a su puerto de una infraestructura capaz de hacer frente a las nuevas necesidades comerciales.

La interesada política que sigue Carlos III hacia las construcciones públicas beneficio al Puerto Santanderino, que en 1765 recibe la visita del ingeniero Francisco Llovet, con el encargo de levantar un plano con las obras más convenientes a realizar. El proyecto se apoya en la mejora del muelle y contramuelle, en rectificar el playazo que cerraba la dársena por el Norte y en el dragado del fondo de la dársena grande para permitir la entrada de barcos de mayor calado. Con la rectificación del playazo se pretendía construir una alcantarilla que evacuara los desperdicios fuera de la dársena. Quedaría una zona de marisma entre la comunidad de pescadores y la dársena, zona que se rellenaría para asentar nueva población, y donde urbanísticamente habría una mejora de la proyección. Esto pondría en relación la ampliación del puerto con el crecimiento urbano.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

Económicamente, este plan era ventajoso, ya que lo invertido en la construcción de la alcantarilla y del muelle, se recuperaría con la venta de los solares urbanos logrados por el relleno.

Las obras se comienzan en 1767 y se paralizarán en 1772, debido al mal estado de las finanzas y las dificultades en la realización del proyecto de Llovet. Tras la presentación de una serie de proyectos para continuar las obras del puerto, es escogido el proyecto de Agustín de Colosía.

En todos estos proyectos no sólo se discute la ampliación del puerto: se plantea la dirección que puede tomar el crecimiento urbano (los comerciantes apoyan el crecimiento hacia el este, mientras que la nobleza y la iglesia prefieren el oeste), el problema del Río Cubas, la desembocadura del Miera, que dificulta la entrada en la bahía.

Con el proyecto de Colosía la introducción de innovaciones en lo que va a ser el espacio circundante al puerto: Llovet había propuesto la realización de quince manzanas en la zona rellenada: Colosía amplía este número, y en la zona proyectada aparecen plazas, calles curvas, jardines.

Estos proyectos irán variando, bien por necesidades técnicas, bien por intereses administrativos. Llovet, aparte de la alcantarilla y del relleno del playazo había proyectado la excavación de seis pies en los muelles y quince pies en el centro de la dársena. El muelle de las Naos se ensancharía y el muelle largo terminaría en un espigón perpendicular a aquel.

La ampliación del puerto se llevaría a cabo haciendo desaparecer algunas de las construcciones existentes: El muelle del Cay junto con las viviendas que le rodeaban, el sector oriental de la muralla, el Torreón y las viviendas contiguas. El resto del proyecto se centra en la creación de un nuevo espacio urbano sobre la zona rellenada, dividido en 15 manzanas. De la morfología proyectada para esta área hablaremos más adelante, en el apartado de transformaciones en el espacio urbano.

El proyecto va creciendo: la ciudad ve mejor remodelar primero el muelle de la Ribera, y el murallón dejarlo sin finalizar por si se realizan modificaciones posteriores, dar más fondo a la dársena y muelles, terminar la parte sur del muelle de la Naos.

Debido a los problemas en la realización del proyecto de Llovet, se hacen cargo de las obras en 1780, Ulloa y Escoffet, más acordes con los intereses de la ciudad. En los planos se ampliaba el fondo de la dársena. También se contempla la destrucción de las atarazanas de las casas de la calle del Puente y del Cabildo Eclesiástico. Por lo tanto, sería un puerto proyectado hacia el interior de la ciudad.

Ya se ha hecho mención de que las obras se comenzaron en 1767, bajo la dirección de Llovet y de Lara. Tras la interrupción en 1772, se continuarían bajo los proyectos de Ulloa y Escoffet, y más tarde, en 1788, con el proyecto de Colosía.

A finales del siglo XVIII, en 1791, el muelle de la Naos habría sido ampliado, se había completado la primera fila de manzanas de la zona rellenada, tras las cuales se estaba construyendo una plaza. Sola la primera parte del muelle largo se halla ampliada. La dársena se ha ampliado con la demolición de la Bastida. El sector oriental de la muralla está destruido debido a las modificaciones del



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 19 – JUNIO DE 2009

sector de pescadores, cuya primera fila de manzanas se concluyen a primeros del siglo XIX, cuando aparecen nuevos planos.

La ampliación y remodelación del muelle conlleva cambios a todos los niveles: económico, por que se desarrolla el comercio y cambia la estructura socio-profesional de la población, social porque aparecen nuevas clases, y urbanístico, porque se proyecta una nueva ocupación del espacio y transformación del ya existente, apoyado en el desarrollo del puerto, que es el nuevo elemento articulador del espacio en el Santander del siglo XVIII, y pieza clave para entender el desarrollo y transformación de la ciudad.

4. APLICACIÓN DIDÁCTICA

JUSTIFICACIÓN

La inclusión de este tipo de contenidos en las enseñanzas medias viene justificada por el papel fundamental que en las ciudades costeras ha tenido la presencia del puerto, tanto a nivel morfológico, como social y económico. Tras una etapa medieval de autoconsumo, sumida en constantes etapas de crisis, la época moderna, con el nuevo papel imperial de la monarquía hispánica y con el auge del comercio lanero, las ciudades castellanas del norte peninsular ven una oportunidad de oro para realizar la transformación de un puerto (y por derivación, de una ciudad), que deja de ser un simple elemento de defensa para convertirse en el vehículo del desarrollo económico. Es ejemplo de la evolución económica y social de un núcleo en decadencia.

OBJETIVOS

Los objetivos que se pretenden conseguir es que nuestro alumnado vea la importancia que para un área geográfica y una población puede tener un elemento tan común como un puerto, y cómo puede cambiar el rumbo económico de un núcleo tradicionalmente atacado por las constantes epidemias y el autoconsumo. Se analizará cómo estas transformaciones han perdurado en la actualidad y como siguen constituyendo un punto fundamental de la ciudad costera. Destacar también la importancia que el Estado concede a la remodelación y modernización de un elemento que considera básico para el desarrollo económico y puerta para el comercio con Europa al mismo tiempo que entendemos la relación que existe entre comercio y desarrollo físico, social y económico de un lugar.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este tipo de contenidos pueden estar presentes tanto en la materia de Historia como de Geografía, ya que hacen referencia a ambos campos. En la materia de Geografía, iría incluido dentro del bloque de Geografía Urbana, y se puede ver tanto en 3º de ESO como en 2º de Bachillerato.

En la materia de Historia, se puede tratar en los bloques de Economía de la Edad Moderna, adecuados para 4º de ESO.



ISSN 1988-6047

DEP. LEGAL: GR 2922/2007

Nº 19 – JUNIO DE 2009

METODOLOGÍA

Si incluimos el artículo en la materia de Geografía los contenidos a tratar estarían en el bloque de Geografía Urbana.

Desarrollamos los siguientes puntos:

- Morfología y estructura urbana.
- El plano de las ciudades costeras.
- Usos y funciones de la ciudad.
- Desarrollo económico del espacio urbano moderno.

Tras estos contenidos, podemos hablar del ejemplo de la ciudad de Santander y de la importancia que el espacio portuario tiene en la configuración y desarrollo de la ciudad.

Si el tema lo tratamos en la materia de Historia, lo podemos incluir en las unidades destinadas a los aspectos económicos de la Edad Moderna. Podemos exponer los contenidos propios del tema:

- La etapa precapitalista-mercantilista: características.
- El comercio de la lana castellana.
- El comercio de ultramar.

Tras ver estos contenidos, se puede completar el tema con el papel que para este desarrollo económico tuvieron la modernización de los puertos del norte, así como describir cómo fue ese proceso, y como se dilata en el tiempo, corriendo parejo a la circunstancias políticas.

ACTIVIDADES

Podemos trabajar el contenido del artículo con textos de la época y con el comentario del plano urbano, de los que tenemos constancia a través de distintos grabados.

INTERDISCIPLINARIEDAD

Es evidente la relación que el artículo tiene con la materia de Economía que los alumnos ven en Bachillerato.

5. BIBLIOGRAFÍA

Aramburu-Zabala, M.A y Alonso Ruiz, B. (1994). *"Santander, un Puerto para el Renacimiento"*. Autoridad Portuaria de Santander. Santander.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 N° 19 – JUNIO DE 2009

Actas de las Jornadas de Estudio Territoriales de Cantabria. (1989). *"La Bahía de Santander"*. Asociación Cántabra de Ciencia Regional. Santander.

Casado Soto. J.L.:

- *"El Puerto de Santander, Base Naval en el Cantábrico de las Armadas de Felipe II. y Problemas Derivados de la Villa"*. (1979-1980). Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa". Volumen III. Instituto Cultural de Cantabria. Diputación Provincial de Santander.
- *"Cantabria Vista por Viajeros de los siglos XVI y XVII"*. (1980). Centro de Estudios Montañeses. Instituto Cultural de Cantabria. Santander.

Lanza García, R. (1991). *"La Población y el Crecimiento Económico de Cantabria en el Antiguo Régimen"*. S.P.U.C. Santander.

Maza Solana, T. (1957). *"Manifestaciones de la Economía Montañesa desde el siglo IV al XVIII"*. Aportaciones al Estudio de la Economía de la Historia Económica de la Montaña. Santander.

Maruri Villanueva, R. (1984). *"La Burguesía Mercantil Santanderina. 1700-1850"*. S.P.U.C. Santander.

Pérez Bustamante, R. (1989). *"Santander en los Albores de la Época Moderna"*. Cantabria Histórica. Santander.

U.U.A.A. (1979). *"Cantabria a Través de su Historia. La Crisis del Siglo XVI"*. Santander.

U.U.A.A. (1985). *"Santander, el Puerto y la Ciudad Moderna"*. Junta de Obras del Puerto de Santander. Santander.

Actas del Ayuntamiento del Archivo Municipal de Santander.

Autoría

- Nombre y Apellidos: ANA MARÍA ARRIBAS HERNANDO
- Centro, localidad, provincia: IES JUAN DE LA CIERVA. PUENTE GENIL. CÓRDOBA
- E-mail: franana93@hotmail.com