



La cultura científica y tecnológica de las ciudades portuarias: navegación, construcción naval, desarrollo portuario y pesca

Cuando hablamos de Cantabria, ahora en la actualidad, anteriormente con otras denominaciones, como la Montaña, estamos hablando de un territorio que se encuentra enmarcado entre la cordillera que lleva su mismo nombre y el mar homónimo.

La gente de la Montaña siempre ha estado ligada al mar, a la mar. Tanto es así, que una buena parte de su tiempo dicho espacio geográfico miró más hacia el mar, ya que la montaña que recibía su mismo nombre supuso una barrera geográfica de desconexión para sus gentes con el resto del territorio de la Península Ibérica.

Si se habla de la mar, es obligatorio hablar de las gentes de la mar, de los pescadores, entre otros, de las infraestructuras relacionadas con el líquido elemento, como son los puertos, pero también de los astilleros, y máxime para el caso de nuestra región, por la importancia histórica que tuvieron. La presente intervención trata de ofrecer un panorama de la evolución de los astilleros en todos estos aspectos y también con el progreso de la construcción naval, así como de la evolución de los instrumentos náuticos y de la tecnología.

Y entonces, ¿qué es un astillero? Se trata de aquellos lugares donde se construyen o reparan barcos, dicho muy brevemente. La historia de los primeros astilleros se remonta a miles de años atrás. Bien pudiéramos pensar en esos primeros barcos de madera contruidos por antiguas civilizaciones, primero con troncos, y, después, más estables, llevadas a cabo con la técnica de vaciado de dichos materiales, en lo que se convertirían en las canoas monóxilas, hasta llegar a los buques de acero y fibra de vidrio de la actualidad.

La evolución vivida en los astilleros es el reflejo de las demandas en la navegación marítima de cada época. El rol de estos emplazamientos en la economía global cobra especial y vital importancia en el marco geográfico que nos compete con la creación del Real Astillero de Guarnizo, comparado con el Cabo Cañaveral de su época.

Con todo ello, los astilleros siempre han estado ligados a un puerto, así como al desarrollo y progreso de la tecnología específica para la navegación. De este modo, aparatos de uso

terrestre veían el desarrollo de su homólogo en el mundo de la mar. Son una fuente de empleo y oportunidades económicas para los ciudadanos de todo el mundo. Ya lo dijo Temístocles, “quien domina el mar, domina todas las cosas”. La carrera espacial actual se puede comparar con la carrera por el control de la Tierra a través de sus aguas durante los siglos pasados.

Volviendo a la idea de los recursos humanos necesarios para la construcción de naves, el asunto fue in crescendo. Desde los carpinteros de ribera de los pequeños puertos que llamaban de ribera, de ahí el nombre, hasta el largo listado de carpinteros de ribera, calafateadores, promotores, armadores, leñadores, serrones, carreteros, cabilladores, motoneros, cordoneros, jarcieros y un largo etcétera. Pudiendo llegar a ser hasta 400 o más personas trabajando en la fabricación de los reales bajeles, como indica Nemesio Mercapide para la época de mayor auge del Real Astillero de Guarnizo.



Puerto romano cantábrico (s. I-IV). Escala 1:40. Autor Francisco García Marín, 2003.

Reconstrucción. (Fuente: Colección Museo Marítimo del Cantábrico, IMG_9530; © Photo: Miguel de Arriba).

En lo que respecta a la arquitectura naval y como brevísimos recorridos históricos por los principales hitos, podemos decir que hasta la Baja Edad Media la navegación tenía lugar en el Mar Mediterráneo, el Báltico y el Mar del Norte, siendo una navegación de tipo cabotaje, siempre ceñida a la costa, muestra de ello dan las cartas náuticas de la época, denominadas portulanos, donde se conocen todos los detalles. Los mareantes del Cantábrico se convirtieron en los promotores de un comercio fluido entre la conexión del mundo Mediterráneo con el mar del Norte, después vendría el gran salto a la navegación denominada oceánica y el perfeccionamiento de un nuevo sistema de navegación, acompañado de los correspondientes progresos a nivel de la ciencia náutica. Pasando de las embarcaciones comerciales romanas, por las naos de castil de avance entre otras, galeones, fragatas y navíos de línea en este caso del Imperio Español al que pertenecía nuestro territorio. Los carpinteros de ribera fueron capaces de mejorar las prestaciones de las naos con embarcaciones más fuertes, rápidas o voluminosas. Paralelo, se seguían construyendo embarcaciones de menor calado para las costeras de las poblaciones de las villas marineras, en los principales puertos cántabros del momento, como fueron Castro Urdiales (1163), Santander (1187), Laredo (1200) y San Vicente de la Barquera (1210), quienes lograron sus fueros en las fechas mencionadas entre paréntesis. Dichos fueros atrajeron población por las oportunidades que se creaban, pero también generaron pleitos entre el resto de las poblaciones marineras por las jurisdicciones de la pesca, San Vicente con Comillas, Suances con Santander. Durante los siglos XIV y XV, la flota cántabra estaba compuesta de naos y cocas para el comercio internacional de balleneros, pinazas, chalupas o barquías, las cuales inundaban las estampas de los puertos.

Es preciso hacer mención del importante papel de la mujer, que “en tierra” se encargaba de todo lo demás, reparar redes, casas, huerta, mayores, niños, etc... y, además, descargaban y vendían el pescado, las denominadas o conocidas como sardineras o panchoneras.



*Modelo de chalupa (s. XVI). Escala 1:10. Autor Ramón Somoza Campello, Santander.
(Fuente: Colección Museo Marítimo del Cantábrico, DSC_8394; © Photo: Miguel de Arriba).*

De los barcos que permitieron la implantación planetaria de la Monarquía Hispánica, hoy sabemos que, en su casi totalidad, fueron construidos en el rincón del Cantábrico formado por la Montaña y las provincias costeras vascas. Esto se debía a la viabilidad geoestratégica de los emplazamientos, a la disponibilidad de las materias primas, así como a la tradición artesanal ligada a la construcción naval. La construcción de barcos era una empresa fructífera en la época y fue a mayores con el apoyo por parte de la Corona.

De los astilleros importantes de la región ya hemos citado en varias ocasiones el más famoso y conocido por todos, el Real Astillero de Guarnizo, pero es preciso también hacer mención al Real Astillero de Falgote, situado en Colindres, desde el que se botaron algunos de los

galeones que marcarían el proceso de construcción naval a la española en el siglo XVII. En él se construyó la célebre Capitana Real del Mar Océano, *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, entre otros. Si huelga decir, que el Real Astillero de Colindres se abandonó por varios motivos, uno de ellos el calado y finalmente por la inseguridad de la bahía de Santoña, la cual sufrió diversas incursiones extranjeras como la de los franceses en 1639, durante el ataque de la escuadra del Arzobispo de Burdeos. Un siglo después de su habilitación, en 1726, los astilleros reales fueron trasladados a Guarnizo.



Un astillero cantábrico del siglo XVI. Diorama. Reconstrucción. (Fuente: Colección Museo Marítimo del Cantábrico IMG_9692; © Photo: Miguel de Arriba).

Unas líneas si son necesarias e indispensables para este enclave de la historia naval, aunque ya se ha adelantado alguna cosa. Figuras como la de Cristóbal de Barros o Antonio de Gaztañeta están íntimamente ligadas a la vida e historia del Real Astillero de Guarnizo, situado en el lugar llamado de Potrañes. Guarnizo tuvo dos emplazamientos para la fabricación de bajeles, por un lado, de fragatas, el primer astillero situado al fondo de la ría de Solía y el otro en la zona denominada La Planchada, donde se botaron espectaculares navíos de línea, como el Real Felipe, uno de los buques insignia de la Real Armada Española. A partir de ahí, se creó un incipiente núcleo de población que tomó el nombre de El Astillero. La actividad de Guarnizo llegó hasta el último tercio del siglo XVIII al tomar El Ferrol el relevo constructor como cabeza del Departamento Marítimo del Cantábrico. El Astillero de Guarnizo llega hasta nuestros días con el nombre de Astander S.A. habiendo pasado por otras denominaciones como Talleres Bernardo Lavín.

Retomando la evolución de la construcción naval, y antes de pasar del salto de la vela al vapor y al motor, considero preciso hablar de la práctica no tan alejada de la realidad actual ligada al tema que despierta muchas veces interés como fue el del espionaje para conocer el *know-how* que dicen algunos ahora de las embarcaciones. Una práctica habitual era capturar los buques de guerra, y otra infiltrarse entre sus técnicos, como lo hicieron Jorge Juan y Santacilla en su momento, marino, ingeniero naval y científico que se trajo consigo la

fórmula de construcción denominada a la inglesa, la habría también a la francesa introducida en España por Gautier. Sistema con el que se construiría otro de los buques insignia de la Armada, el San Juan Nepomuceno. Y ya a finales del siglo XVIII será Romero de Landa quien introduzca otros cambios en el sistema de construcción naval.

La reactivación mercantil que tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XVIII, al amparo de los decretos de libre comercio con América y de la erección del Consulado de Mar y Tierra de Santander, que movilizó un fuerte tirón en la demanda de barcos y la consiguiente implantación de nuevos constructores, los cuales reanimaron las riberas norte de la bahía de Santander con astilleros más o menos coyunturales. Mientras, en los demás puertos cántabros siguió siendo la construcción de las llamadas “lanchas mayores y menores” de pesca la que daba trabajo a los viejos talleres de los carpinteros de ribera; sin que olvidemos anotar que fue a partir de entonces cuando se incrementó en gran medida la adquisición de barcos de fábrica foránea. Es a partir de este momento en el que el Puerto de Santander conoce una de sus épocas de mayor esplendor. Las matrículas santanderinas llegaron a las cotas de matriculación más altas de la historia. Se dio el paso de la vela al vapor, pero no se abandonó la primera. La figura de los reyes durante los veranos en Santander y la proliferación de regatas incentivaron aún más, si cabe, el oficio de la construcción de barcos.

Mientras el acero, el hierro, el carbón o el petróleo se hacían cada vez más presentes en la construcción naval de la época la carpintería de ribera no desapareció, apoyada por el desarrollo de la flota pesquera ligada a la industria conservera de la región. Algo que continúa hasta la actualidad. Nos enfrentamos a la desaparición progresiva del conocimiento de esos artesanos, maestros de ribera y calafates, que hoy quedan auspiciados por algunos nostálgicos de los viejos barcos de madera supervivientes.

Y, ya pegados a esa época más cercana a nosotros, pareja del desarrollo de la industria moderna de los astilleros, nos transporta a una industria naval contemporánea en Santander en la cual destacará el proyecto del Dique de Gamazo, el cual llevará a cabo una actividad importante en la zona conocida como San Martín de Bajamar o Calle Severiano Ballesteros. De la máquina de vapor se pasó al motor de propulsión diésel de los buques. El número creciente de vapores que hacían escala en el puerto, precisaba frecuentemente reparaciones de sus calderas, maquinarias y casco metálicos. Estas operaciones eran efectuadas por los talleres de forja, construcción metálica o fundiciones de la ciudad. Esta demanda puso en contacto a ciertos industriales locales con el mundo de la reparación de buques. De tal relación surgió un mayor conocimiento e interés por la reparación y con el transcurrir del tiempo por la construcción naval. Así, en 1878, se levantó en el lugar de San

Martín por D. Eduardo López Dóriga el Astillero de San Martín. Cabe destacar también en 1855, los Talleres de Sotileza, Corcho e Hijos. En 1971, el astillero cambió de propietario, pasando a denominarse Astilleros del Atlántico SA. Menos conocido creo quizás sea el astillero que se creó en la cuenca del Besaya, en la Ría de Requejada, con el impulso de Díez Tejero -aunque su vida fue corta- o también, el desarrollo de la industria naval en Campoo, con la empresa La Naval, cercana a Reinosa y dedicada a la fabricación de cañones para el ejército de la marina.

En conclusión, los astilleros, sus buques, sus gentes, oficios son parte de la cultura marítima. Los puertos han sido los abrigos protectores y canalizadores, y lo siguen siendo, de la economía de los lugares y su proyección al resto del mundo. Ya sabemos que la economía mueve el mundo, pero también han contribuido a nuestro progreso el intercambio y la riqueza cultural.



Infraestructura de un astillero moderno. Astilleros de Santander S.A. [ca. 1970]. (Fuente:

Colección Museo Marítimo del Cantábrico, IMG_9702; © Photo: Miguel de Arriba).

IMAGEN INICIAL | *Un grabado de Santander, la imagen más antigua que se conserva de la ciudad. Joris Hoefnagel, finales del siglo XVI. (Source: Cantabrian Maritime Museum Collection; © Photo: Lucía Fernández Granados).*

□

REFERENCIAS

Armengod Polo, Paulo (2021) *Historia gráfica de Astilleros de San Martín 1878-1989: 111 años - 160 buques*, Santander, Tantín, D.L.

Astilleros del Atlántico 1855...1976, (1976) Santander, Astilleros del Atlántico, S. A.

Barcos y astilleros: la construcción naval en Cantabria (1993), Santander: Puerto de Santander, D.L.

Cisneros Cunchillos, Miguel (1997), *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias menores: arqueología y construcción naval*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria; Colindres: Ayuntamiento, D.L.

García Monar, Alberto (2015), *“Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander”: un recorrido por la historia naval*, Santander, (Grupo Teiba).

González Echegaray, Rafael (1979) *El Astillero de San Martín: un siglo de construcción naval*, Santander, Astillero del Atlántico.

Los Ingenieros de Marina en el Real Astillero de Guarnizo y en la Montaña (2020)
Santander, Astilleros de Santander S.A.U., D.L.

Mercapide, Nemesio (1974) *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero: (desde sus orígenes hasta el año 1800)*, Santander: Institución Cultural de Cantabria, Centro de Estudios Montañeses, Diputación Provincial.

Mercapide, Nemesio (1980) *Guarnizo y su real astillero (1912-1983)*, Santander: Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, (Santander: Manufacturas Jean).

Ojeda San Miguel, Ramón (2004), *Barcos de pesca y astilleros de Castro Urdiales* [Recurso electrónico] Castro Urdiales.

I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación Simposio de Historia de las Técnicas (1996) Santander, Universidad de Cantabria: Sociedad española de historia de las ciencias y de las técnicas: Centro de Estudios Astillero de Guarnizo, D.L.

Veleros y vapores: barcos emblemáticos en el puerto de Santander: siglos XVI-XIX (1995), Santander, Autoridad Portuaria de Santander, D.L.
