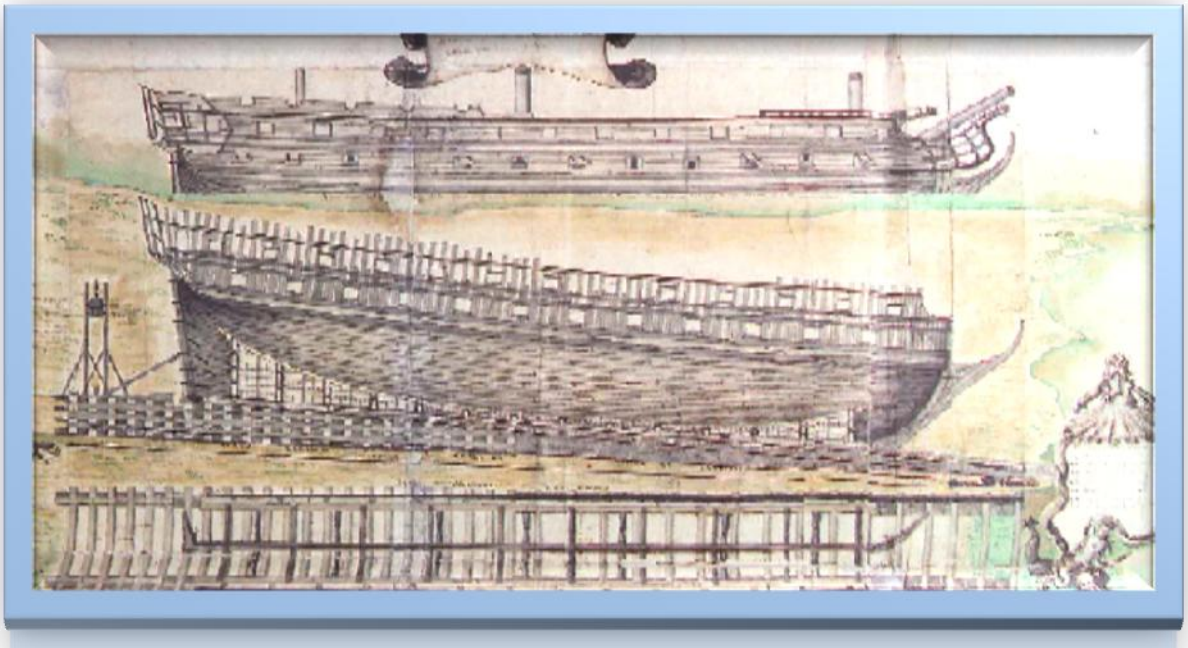
Espacio Expositivo

Real Astillero de Guarnizo



Este territorio mecido por las tranquilas aguas de las rías de Solía, Bóo y Astillero, se hizo a la mar a bordo de embarcaciones construidas en Guarnizo durante siglos. El Real Astillero de Guarnizo fue un lugar privilegiado para la construcción naval, desde donde se botaron muchos de los galeones, navíos y fragatas protagonistas en episodios memorables como la expedición de la Armada Invencible o las batallas de Tolón y Trafalgar. También salieron de sus gradas barcos para transportar mercancías y pasajeros, construidos por expertos carpinteros de ribera cuyo oficio perdura hasta la actualidad.

Cuando el acero y los motores sustituyeron a la madera y las velas, Astillero siguió construyendo y reparando buques, continuando su idilio con el mar a través de sus barcos.

Este espacio expositivo realiza un repaso histórico por los diferentes tipos de embarcaciones en la historia de la navegación, junto con las piezas y utensilios empleadas en sus travesías así como las herramientas utilizadas por los oficios desarrollados para realizar las construcciones navales, todo ello forma parte de la *Colección de Ramón Somoza Campelo*.

La exposición se ha dividido en catorce bloques expositivos: seis de ellos en la planta baja, de los cuales cinco ilustran las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje, los buques corsarios y los buques de combate así como el tráfico intercontinental y el transporte de mineral; el sexto bloque es un fiel reflejo de un taller de carpintería de ribera, donde se encuentran todas las herramientas utilizadas por el artesano.

En la primera planta, se ubican los siete bloques siguientes: todos ellos destinados a la pesca, que se realiza en la bahía, hasta la del bacalao en Terranova. De entre todos ellos destaca la pesca de la ballena donde se pueden observar los característicos utensilios empleados en su captura. En esta misma planta, destaca el séptimo bloque, la bodega, que reproduce esos locales marineros, con todos los objetos que en ella se encontraban.

Por último, en la planta ático nos encontramos con el último bloque destinado al Real Astillero de Guarnizo.

PLANTA BAJA

LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

En los siglos XVIII y XIX las comunicaciones por tierra eran lentas, difíciles y peligrosas, la forma más económica de transportar grandes cargamentos era hacerlo en barco. Tanto para trasladar mercancías y pasajeros por la bahía, como para navegar hasta Cádiz o Cartagena, los veleros de mediano tamaño eran los protagonistas del tráfico marítimo de cabotaje.

En el interior de la bahía se utilizaban botes o lanchas impulsadas a remo y a vela. Se utilizaban, sobre todo, para transportar pasajeros. Todavía a finales del siglo XIX, aunque ya se empezaban a usar vapores para estas funciones, era frecuente la navegación a vela con este tipo de embarcaciones.

El "patache", nombre común que recibían diferentes tipos de veleros (goleta, quechemarín, balandra…), fue durante décadas el rey de la navegación de cabotaje. Su ámbito de acción era, sobre todo, la costa cantábrica, aunque podía aventurarse hasta puntos más lejanos. Podían desplazarse hasta 30 toneladas de carga. Muchos de estos navíos eran construidos en los Astilleros de Guarnizo y su entorno.

EL TRANSPORTE DE MINERAL A LAS ISLAS BRITÁNICAS

Astillero, gracias a su ubicación estratégica cerca de las explotaciones mineras de hierro de Peña Cabarga y Camargo, fue el principal puerto de transporte de mineral hacia las Islas Británicas. El interés del ingeniero británico José Mac Lennan por los yacimientos de mineral de hierro del entorno de la bahía marca el inicio de una explotación a gran escala que tendrá mucho impacto en su entorno

inmediato. Para transportar el mineral hasta las Islas Británicas fue necesario construir unas infraestructuras y disponer de un puerto en el que centralizar la actividad. Ese puerto fue Astillero, hasta donde el mineral llegaba a través del ferrocarril Solares – Santander, inaugurado en 1887, y se embarcaba mediante el Cargadero de Orconera en funcionamiento desde 1894.

Los años finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX fueron la época dorada del transporte de mineral entre Astillero y las Islas Británicas. Desde aquí zarpaban con regularidad barcos hacia Glasgow, Middlesbrough, Manchester… para abastecer a la industria siderúrgica. El transporte por mar se realizaba en embarcaciones de vapor con casco metálico, que permitían realizar el viaje con rapidez. Aunque muchos de estos buques estaban construidos en astilleros británicos, era frecuente que se reparasen en Astillero.

El trasiego de mineral entre el puerto de Astillero y las Islas Británicas tuvo un gran impacto económico y social, pero también cultural.

EL TRÁFICO INTERCONTINENTAL

Las rutas oceánicas que conectaban España y América eran transitadas hasta hace no mucho tiempo por veleros y vapores. El barco era el único medio de transporte entre ambos continentes. Existían diferentes líneas regulares que conectaban los puertos de uno y otro lado del Océano Atlántico transportando mercancías, correo y pasajeros.

Esas líneas regulares de navegación facilitaron el gran flujo migratorio que se produjo desde la metrópoli hacia las antiguas colonias durante los siglos XIX y XX. Así, fue posible, por ejemplo, que entre 1882 y 1935 más de cuatro millones de españoles se embarcasen hacia el continente americano en busca de un futuro más prometedor.

Desde el puerto de Santander zarpaban barcos hacia La Habana, Veracruz, Las Antillas o Nueva York. Los vapores de la Compañía Trasatlántica como el *Alfonso XIII* son, sin duda, los más famosos. Antes fueron fragatas y bergantines, barcos de vela, algunos de ellos construidos en los Astilleros de Guarnizo pero ahora eran navíos quienes realizaban la travesía. Eran rápidos, económicos y disponían de más espacio para la carga que los primeros barcos de vapor.

EL OFICIO DE CARPINTERO DE RIBERA

El carpintero de ribera es el artesano que confecciona las piezas y construye las embarcaciones de madera usadas para la pesca, el cabotaje o el transporte de pasajeros. La carpintería de ribera es una actividad íntimamente ligada a la construcción naval de madera. La madera se transportaba hasta un lugar próximo al astillero, donde se depositaba para, más tarde, ser utilizada. Los maestros carpinteros, siguiendo técnicas puramente artesanales, levantaban sobre las gradas unas naves que eran prototipos de la ingeniería de la época: los galeones, fragatas, navíos, etc.

El carpintero de ribera utiliza una gran variedad de herramientas perfectamente adaptadas a cada una de las labores que realiza. En el trabajo de la madera emplea utensilios que sirven para cortar (Sierras, serruchos), para cepillar (garlopas, cepillos, rasquetas) y para tallar (azuelas, formones, gubias). Usa limas y escofinas para regularizar superficies, así como mazos, martillos, barrenos y berbiquís para ajustar piezas o perforarlas. No menos importantes eran los útiles empleados para medir, trazar y marcar. Tareas como calafatear el casco impermeabilizándolo con estopa y brea precisaba de herramientas concretas como mazas e hierros.

BUQUES DE COMBATE

Hubo una época en la que el poder de una nación se medía por su capacidad para dominar los mares con sus navíos de combate, puesto que controlar las grandes rutas comerciales abiertas desde el siglo XVI entre España y América fue un desafío constante para la Corona Española.

Era necesario contar con una flota de navíos de combate capaz de proteger los convoyes cargados de metales preciosos y mercancías valiosas que surcaban los océanos., y de repeler los ataques de los

buques enemigos. La construcción de embarcaciones agotaba los recursos económicos y hubo que recurrir a soluciones como el corso para no sucumbir a la constante amenaza de británicos, holandeses y franceses.

Durante los siglos XVI y XVII los grandes buques de combate fueron los galeones, veleros de tres palos que podían llegar a armarse con 40 cañones. Se encargaban de defender la Flota de Indias y de combatir en las guerras europeas, participando en episodios tan tristemente famosos como el denominado “La Armada Invencible”.

Los Borbones impulsaron la modernización de la marina de guerra. A partir del siglo XVIII se empezaron a construir navíos de línea y fragatas, veleros de tres palos con mucha mayor potencia de fuego que los galeones, hasta 70 cañones repartidos en tres cubiertas. La construcción de buques de guerra fue la principal actividad del Real Astillero de Guarnizo.

BUQUES CORSARIOS

El buque corsario, no es un barco pirata, sino un navío que contaba con una patente de corso, un documento oficial que permitía atacar barcos y puertos de naciones enemigas. El corso era una actividad económica legal y estrictamente regulada por el Estado. Ejercer sin autorización era un delito de piratería castigado con la horca.

La patente de corso fue durante mucho tiempo la mejor opción que tuvo la Corona Española para proteger las costas y las rutas de transporte marítimo, ya que era demasiado caro mantener una flota de guerra estable que cumpliese esas funciones. Permitía combatir a los corsarios enemigos y apresar mercantes extranjeros, a cambio de una parte del botín y de entregar el resto al Estado.

Los buques corsarios eran embarcaciones más ligeras y veloces que los navíos de guerra. Habitualmente eran lanchas o pataches mercantes, veleros a los que se armaba con cañones y se dotaba de una tripulación pertrechada para el combate. Podían formar pequeñas escuadras o actuar en solitario. Muchos de estos buques tenían su base de operaciones en los puertos del Mar Cantábrico.

1ª PLANTA

BODEGA

Considerada como una de las partes fundamentales de la embarcación, la bodega se divide en toda su extensión en compartimentos desde la proa hasta la popa, estos compartimentos reciben el nombre de "pañoles" , éstos reciben un nombre u otro en función de las mercancías, provisiones o pertrechos que almacenasen así podemos encontrar el pañol del contramaestre, el cual se situaba en el sollado a proa del trinquete y estaba destinado a almacenar todos los utensilios necesarios para el mantenimiento de la embarcación, el pañol de cables que contenía las anclas de respeto, cables y estachas, el pañol de las velas en el que se estibaban las velas de respeto y dos juegos de las velas que más trabajaban como las de trinquete, mayor, gavia, mesana y un juego de las demás, el pañol de pan y el pañol de víveres y agua .

La bodega posee un cierre en su parte superior, denominado tapa escotilla, que garantiza la calidad de las mercancías durante la travesía por el mar

LA PESCA EN LA BAHÍA

La pesca en la bahía hace ya muchos años que ha dejado de ser una actividad económica para convertirse en un entretenimiento o un complemento ocasional de los ingresos. Sin embargo, todos los días unas cuantas embarcaciones de la flota ribereña buscan suerte en las aguas calmas. La bahía está formada por la desembocadura de varias rías que arrastran sedimentos y forman arenales. Eso obliga a navegar por canales y a utilizar embarcaciones de poco calado. Al tiempo cuenta con una gran riqueza biológica en sus aguas, con multitud de especies de peces, moluscos y cefalópodos aprovechables.

La flota artesanal está compuesta por pequeñas embarcaciones, generalmente de madera, que navegaban a remo y a vela como la Chalana Rosalía o la Barquilla Botrino hasta la introducción de la propulsión primero a vapor y más tarde a motor. Se utilizan artes de pesca sencillas: aparejos con anzuelos, palangres o diversos tipos de redes, tresmallos y esparaveles

Tiempo atrás, las mismas embarcaciones empleadas en la pesca se utilizaban para el transporte de personas, ejemplo de ello es el pasaje de Astillero a Pontejos, antes de la construcción del puente.

LA PESCA DE BAJURA

La flota de bajura es la que se aleja un máximo de 60 millas de la costa. La mayor parte de la flota pesquera de Cantabria se dedica a la pesca de bajura. Son embarcaciones de mediano tamaño que salen cada día a mar abierto en busca de bancos de peces. El calendario anual de la pesca de bajura se organiza en “costeras”, que coinciden con la llegada a la costa de diferentes bancos de especies migratorias. La costera del bocarte se desarrolla entre marzo y junio. La costera del bonito ocupa los meses de verano y parte del otoño, entre junio y octubre.

La costera de invierno tiene lugar entre octubre y febrero, una época en la que las capturas son más variadas: sardinas, chicharros, verdeles, merluzas….

Cada especie requiere una técnica distinta de pesca. Para el bocarte se emplean artes de cerco, redes con las que la captura se realiza rodeando el banco de peces. En la pesca del bonito se utilizan artes de anzuelo, sobre todo la cacea con señuelos artificiales. Para capturar merluzas se puede usar la volanta, que es una red fija con malla de gran tamaño, el anzuelo o el palangre, un arte con múltiples anzuelos.

EL ARRASTRE DE ALTURA

La pesca de altura se realiza en caladeros lejanos, con singladuras que pueden durar varios días y forma parte de un sistema de aprovechamiento de los recursos marinos a escala industrial. El más famoso de los caladeros que frecuenta la flota de altura en el Cantábrico es el de “Gran Sol”, denominado así por la abundancia del lenguado, término que en francés se escribe “Grande Sole”.

El arte empleado en la pesca de altura es el arrastre, consistente en una red lastrada que barre el fondo del mar, capturando todo lo que encuentra a su paso. El arte consta de una red en forma de embudo, llamada copo, lastrada con plomos para que la parte baja se vaya al fondo y con flotadores en la zona de la abertura. Unos portalones mantienen la red abierta y unos cables de acero la unen al barco. Puede ser usado por un solo arrastrero o por una pareja de arrastreros, dos barcos de similar potencia.

Es una modalidad de pesca muy destructiva y escasamente selectiva. Permite capturar besugo, lenguado, merluza, cabracho, mero…. En la actualidad está muy regulada para evitar una mayor degradación del fondo marino.

LA PESCA DEL BONITO EN EL CANTÁBRICO

La costera del bonito centra la actividad de la flota de bajura durante el verano. Se desarrolla entre los meses de junio y octubre, cuando los túnidos se acercan a la costa del Cantábrico persiguiendo bancos de pequeños peces y crustáceos. La principal especie capturada frente a nuestras costas es el atún blanco, conocido como bonito del Norte.

El arte empleado habitualmente en la pesca del bonito es la cacea o curricán, que consiste en remolcar aparejos con anzuelos, colocados en pértigas a los lados de la embarcación. Los anzuelos llevan un señuelo, tradicionalmente fabricado con las hojas de la mazorca del maíz, y al desplazarse simulan el movimiento de un banco de peces pequeños.

El bonito también se puede pescar a caña, empleando cebo vivo. Para atraer su atención se "maciza" arrojando peces pequeños vivos (bocartes, chicharrillos, sardinas). En este caso, los barcos tienen que estar equipados con viveros para mantener fresca la carnada. La demanda de la industria conservera ha convertido esta costera en una de las más importantes del calendario pesquero en la región y los productos elaborados con las capturas del Cantábrico son sinónimo de gran calidad.

LA PESCA DEL BACALAO EN TERRANOVA

Las expediciones para la pesca del bacalao en Terranova se remontan a la Edad Media. Durante siglos, los intrépidos pescadores del Cantábrico han navegado hasta las frías y lejanas aguas del Atlántico Norte atraídos por grandes bancos en los que el número de capturas compensaba el largo

viaje, el frío extremo y los meses fuera de casa. La primera “marca” se iniciaba en enero y la segunda terminaba en diciembre, durando cada una entre cuatro y seis meses.

Todavía a finales del siglo XIX la travesía del Atlántico se hacía en barcos de vela, bergantines-goleta que transportaban otras embarcaciones de menor tamaño conocidas como “Doris”. La pesca se realizaba desde la Doris usando un arte de anzuelo, habitualmente el palangre. Al terminar la jornada, los bacalaos se llevaban al bergantín- goleta.

La incorporación del vapor y del acero en la construcción naval transformó significativamente la pesca del bacalao. Las artes tradicionales de anzuelo se sustituyeron por el arrastre realizado con grandes barcos en los que también se efectuaba el procesado industrial de las capturas. Muchos de los bacaladeros de gran altura recalaban en Astillero para sus reparaciones entre expedición y expedición.

LA PESCA DE LA BALLENA

Desde tiempos remotos, durante el invierno y el comienzo de la primavera la ballena franca se acercaba a las costas de Cantabria. Era una especie fácil de capturar, ya que nada cerca de la superficie y flota al ser arponeada. Los pescadores cantábricos se familiarizaron con esta actividad, pero cuando empezaron a escasear las ballenas en la zona costera, hubo que desplazarse cada vez más lejos para conseguir capturas, incluso al Atlántico Norte.

Después de que la actividad viviese su época de esplendor entre los siglos XVI y XVII, en el siglo XIX la única zona próxima a la costa cantábrica donde se seguían pescando ballenas era Galicia.

Se armaban balleneros para capturar cetáceos a su paso por Cabo Prior. La actividad ballenera gallega sobrevivió hasta 1985. Otras expediciones llegaban hasta Groenlandia y Terranova.

El motivo principal por el que se pescaban ballenas era su grasa, el saín, que se utilizaba como combustible para las lámparas de aceite. La grasa se fundía en hornos y calderas que podían estar a bordo de los grandes buques balleneros. También se aprovechaban sus barbas, empleadas como materia prima en diversas actividades artesanales, la piel para hacer cuero, la carne e incluso los huesos para fabricar muebles.

2ªPLANTA

EAL ASTILLERO DE GUARNIZO

La trayectoria histórica del Astillero de Guarnizo puede considerarse verdaderamente excepcional por ser uno de los lugares desde donde se lanzaron a la mar naos, navíos y fragatas, desde la época medieval hasta la época de los Austrias y Borbones. Junto con el de Lezo en Pasajes; Orio en la ría de su nombre, el de Galgute en Colindres y el de Guarnizo forman parte de los astilleros norteños que han marcado un hito en la construcción naval española.

Su situación, en un rincón privilegiado de la bahía, abrigada de los vientos adversos y defendida por las montañas de Peña Cabarga, hizo de este astillero surgido bajo las sombras protectoras de la Orden Jerónima, en tiempos tan remotos que ni la historia ni las crónicas pueden precisar, uno de los que tuvieron mayor actividad hasta el año 1769 en que cesó su labor.

A principios del siglo XVIII, Guarnizo resurgió como base de la Marina Borbónica gracias a Felipe V. Con este rey comenzó la segunda etapa de este glorioso astillero llevada a cabo por D. Antonio de Gaztañeta, quien fue nombrado en 1702 superintendente de los astilleros de Cantabria. Las reglas y proporciones fijadas por este hábil constructor para la construcción de sus navíos confirman la

estimación real, hasta el punto de que por Real Cédula de 1721 se mandaron observar en todos los astilleros de España e Indias.

La importancia del Real Astillero de Guarnizo queda reflejada en la construcción de navíos de tal magnitud como el REAL FELIPE o el SAN JUAN NEPOMUCENO, presentes en esta exposición, que defendieron a la Corona de España en grandes lides como la Batalla de Trafalgar y la Batalla de Tolón.

MAZUETA DEL REAL ASTILLERO DE GUARNIZO EN EL AÑO 1726

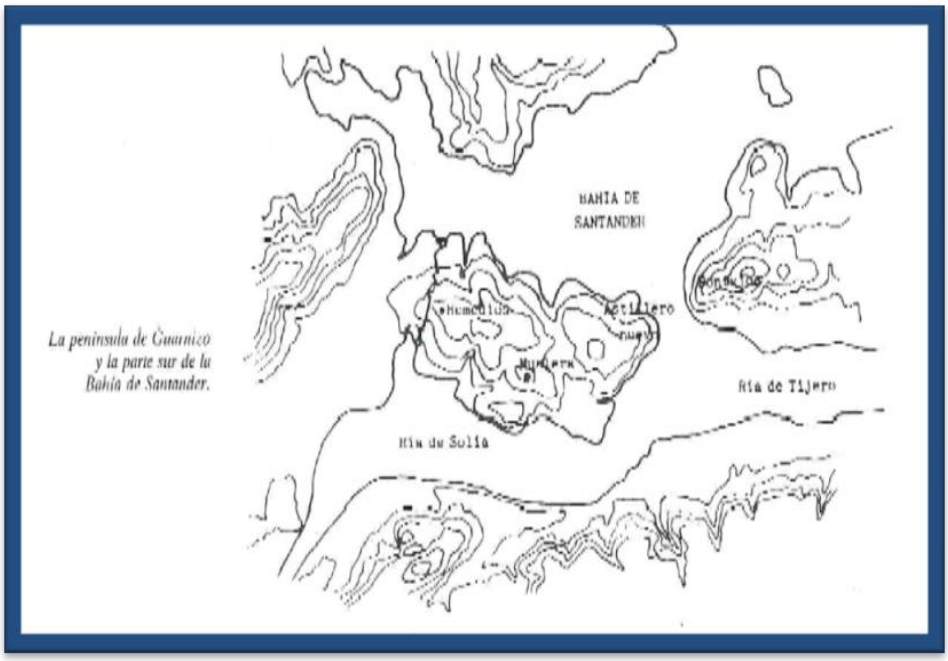
En 1726, el Real Astillero de Guarnizo experimentaba un momento de máxima actividad, fruto de las negociaciones iniciadas en 1721 y cuyo único objetivo era firmar un importante contrato de construcción para la Armada, de cinco navíos y seis fragatas, siendo diseñados por D. Antonio Gaztañeta y construidos por el maestre D. Lorenzo Arzueta.

Tras la consulta de numerosos archivos, se conocieron algunos aspectos técnicos de la época como el número de navíos y fragatas en construcción así como los márgenes de las Rías y relieve del lugar, datos que sirvieron para ambientar la maqueta. Además, se optó por resaltar algunas de las obras civiles más notables como la Iglesia de Muslera, Ermita de Nuestra Señora de los Remedios, La Trinchera, Casa Solariega de Posada, Iglesia San José, Cementerio de Guarnizo.

Con el fin de reflejar la actividad del Real Astillero de Guarnizo, en la maqueta se representan los navíos y fragatas tanto en construcción como a flote, cuya ubicación es la siguiente: en la zona de la playuca, en grada, el SAN PHELIPE, aguas arriba hacia Tijero y Solía el SAN ANTONIO a flote, terminándose de construir en sui interior. En la zona de Potrañes, se ubican dos fragatas de guerra la SAN ESTEBAN APEDREADO, casi construida con las cuadernas puestas, y la SAN FRANCISCO JAVIER,

únicamente con la quilla puesta. Frente a ellas, se encuentra otra fragata, NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, finalizándose el casco a flote interiormente.

En la realización de esta maqueta, se ha procurado que su conjunto integrase al Astillero como uno de los núcleos de población circundantes, donde residían gran parte de sus trabajadores respetando las proporciones que obliga la escala 1:5000, con el propósito de destacar la magnitud de los navíos construidos frente a los edificios del lugar.



Información

Teléfono: 942 077 030

Ayuntamiento de Astillero

Concejalía de Educación, Cultura, Juventud y Protocolo