

VITRINA DEL MES
MARZO DE 2026

REALES ASTILLEROS DE FALGOTE
COLINDRES



Muestra expositiva de la
Asociación de Amigos del
Museo Marítimo del Cantábrico

Reales Astilleros de Falgote

Colindres

Aunque no es un hecho muy conocido para la mayoría, en Colindres, durante los siglos XVI, XVII y XVIII hubo unos astilleros donde se construían embarcaciones para los pescadores de la ría del Asón y las villas vecinas de Laredo y Santoña y algunos de los más poderosos galeones para la corona.

Registros históricos datan en el año 1475 de un astillero en Colindres, denominado por los cronistas de diferentes maneras: Falcote, Falgote, Jergote o Fargote. Lo que hace de este astillero uno de los más antiguos de España.

Setecientos metros más arriba del puente de Treto en la margen derecha de la ría del Asón es donde la historiografía sitúa el astillero de Falgote. Aunque, debido a la ausencia de construcciones de la época y dadas las características del astillero, resulta difícil ubicar la situación exacta del mismo.

En la actualidad no existen restos materiales del astillero ya que los buques se construían sobre la arena donde se colocaban los picaderos de la quilla, en un islote situado en medio de la ría, al que se accedía por una pasarela de madera.

Astillero Real:

El 11 de marzo de 1618, se firma el asiento, (contrato), entre el rey Felipe III y la Hermandad de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales, para la construcción de siete galeones y dos pataches.

El encargado de la realización de este contrato fue el Pagador Real de la Armada, el colindrés Juan del Castillo Alvarado, a la sazón corregidor de Laredo que allanando las diferencias entre las villas de Laredo y Colindres gestiona los recursos necesarios para convertir el sitio de Falgote en Colindres en El Real Astillero de Falgote.

Inicio del cambio:

En 1687, el ilustre marino, militar e ingeniero naval Antonio Gaztañeta Iturrizalza, padre de la ingeniería naval científica en España, recibe el encargo de la construcción, en el astillero de Falgote, de la capitana real de la Mar Océano "*Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*". Este galeón fue el más grande y poderoso de los que se fabricaron en su tiempo, fue el eje central e inspiración directa, para que, con su notas, medidas y observaciones, Antonio Gaztañeta redactara el libro titulado: "*El arte de fabricar Reales*". Este volumen marca un punto de inflexión en la arquitectura naval española siendo el primero en sistematizar y esquematizar las técnicas constructivas de los bajeles en España.

En 1702 Antonio Gaztañeta es nombrado superintendente general de los astilleros de Cantabria reorganizando los recursos, impulsando la estandarización de medidas, la mejora de la calidad de la madera y la optimización de los diseños de navíos de guerra.

El declive del astillero de Falgote:

El Real Astillero de Falgote ocupaba suelo propiedad del Concejo de Colindres, y por tanto los asentistas que construían los galeones tenían que pagar por esa ocupación temporal hasta que terminaran las obras y se botara el barco. A partir de ese momento desaparecía el astillero hasta que hubiera nuevas construcciones o asientos para la Corona.

Irónicamente, el éxito del astillero fue su mayor problema. Con el tiempo los barcos ganaron tamaño y el escaso calado de la ría de Treto dificultaba la botadura de unidades de gran porte. Esto llevó a que, a finales del siglo XVII la actividad decayera

En la década de 1720, Gaztañeta decide concentrar todas las construcciones en los astilleros de Guarnizo. En 1726 el astillero de Falgote cesa en la construcción de galeones para la corona y comienza su decadencia.

No es hasta la primera mitad del siglo XX cuando el astillero tiene instalaciones permanentes dedicado a la construcción de buques de pesca y reparaciones.

El legado actual:

Hoy en día, el sitio de Falgote es objeto de estudio por su valor arqueológico e histórico. El Ayuntamiento de Colindres y asociaciones como la Asociación Falgote trabajan para preservar la memoria de ese lugar, que fue fundamental para la navegación oceánica en el viaje a América y el dominio de los mares.

Construcciones:

A partir de 1620 se botaron en los astilleros de Falgote los siguientes galeones:

- 1620. Galeón *Nuestra Señora de los Remedios*, de 350 toneladas y 22 cañones. Galeón construido por Hernando Escalante Pacheco. Pertenece a la Escuadra de las Cuatro Villas.
- 1620. Galeón *San Francisco de Paula*, de 379 toneladas y 24 cañones. Galeón construido por Bartolomé Cachupin Palacio. Pertenece a la Escuadra de las Cuatro Villas, participando en la expedición de reconquista de Brasil en 1625.
- 1632. Galeón *San Juan Evangelista* de 724 toneladas. Nave de la Armada de Tierra Firme en la batalla de Cádiz 1640. Quemado en la acción.
- 1634 Galeón *San Lucas*, de 871 t. Nave Capitana de la Armada del Mar Océano en 1634.
- 1634. Galeón *San Marcos*, de 871 toneladas y 44 cañones. Navío de la Armada del Mar Océano. Capitana en la batalla de Cádiz 1640 contra los franceses.

- 1635. Galeón *San Mateo* de 863 toneladas. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón *Nuestra Señora de Fresnedo*. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón *Nuestra Señora de Covadonga*. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón *Santiago*. Armada del Mar Océano. Armada del Mar Océano
- 1646. Galeón *San Salvador*, de 1.113 t. Armada del Mar Océano. Armada del Mar Océano
- 1646. Galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, de 1.108 t. Armada del Mar Océano.
- 1651. Galeón *Santa Teresa*, de 1.103 t. Armada del Mar Océano.
- 1651. Galeón *San José*, de 1.106 t. Armada del Mar Océano.
- 1665. Galeón *Santo Cristo de Burgos*, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1665. Galeón *Nuestra Señora de Covadonga*, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1675. Galeón *San Bernardo*, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1692. Galeón *Santísima Trinidad*, (Almiranta) de 1665 t. y 96 cañones. Armada del Mar Océano.
- 1692. Fragata *Santo Tomás*. Armada del Mar Océano.
- 1692. Galeón *San Francisco*, de 1200 toneladas y 70 cañones. Armada del Mar Océano
- 1690. Galeón *N^a. Sra. de la Concepción y las Ánimas*. (Capitana Real).
- 1699. Galeón *Santísima Trinidad*. (Almiranta)

Merecen especial mención:

Galeón Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas (1690)

La Capitana Real *N^a Sra. de la Concepción y de las Ánimas* se botó 1687 con dos de sus tres cubiertas. Una vez botado y aún sin acabar de construir, Carlos II envió a Antonio de Gaztañeta para ayudar a completar la obra muerta del galeón y es durante su estancia en el astillero de Colindres que empieza a redactar su "*Arte de fabricar Reales*". Finalmente se hizo a la mar en octubre de 1690.

De tres cubiertas. Dimensiones: Eslora: 45,982 m, manga 12,64 m y puntal 6,32 m. Desplazamiento 1.550 toneladas. Tripulación: 895 hombres.

Armamento: 94 cañones (28 de a 18 libras, 26 de a 12 libras, 24 de a 8 libras, 12 de a 6 libras y 4 de a 4 libras).

Popa Capitana Real – Manuscrito de Gaztañeta y maqueta Museo Naval de Madrid.

Galeón *Santísima Trinidad* (1699)

Fue el galeón más grande construido en este astillero, con 1.665 toneladas, siendo botado en 1692 y entregado en 1699. Tripulación:395 (más 528 de Infantería)

De tres cubiertas. Eslora: 43,20 m, en la quilla 35,3 m, y manga 11,96 m. Desplazamiento: 1.665 toneladas.

Armamento: 80 cañones (30 de a 24libras, 30 de a 18 libras, 16 de a 12 libras y 4 de a 6 libras)

En la construcción del *Santísima Trinidad* se llevó a cabo, por primera vez, un nuevo método de construcción, al sustituir el arco de circunferencia por un óvalo de valor $M/3$, llevando a la práctica las nuevas ideas preconizadas por Gaztañeta, que hará que sea la quilla la que nos de la medida básica en todos los buques de nueva construcción.

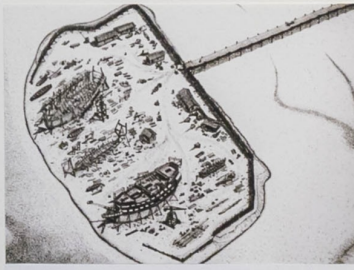
Aunque existía costumbre previa, los galeones españoles siempre tenían en la proa la figura de un león, las reformas impulsadas por el Marqués de la Ensenada promovieron una mayor sobriedad y uniformidad en la construcción naval, consolidando al león como figura emblemática. Posteriormente, las Reales Ordenanzas de Carlos III reforzaron el uso de un león coronado en los navíos de línea y fragatas. Eran tan característicos que a los marinos españoles se le apodó "Leones del Mar."



Lugar donde se creó se emplazaba el astillero de Falgote en la ría del Añón a unos pocos metros de la actual autopista



Galeón español disparando sus cañones. Cuadro de Cornelis Verbeek.



Infografía de los astilleros de Falgote en el siglo XVIII.



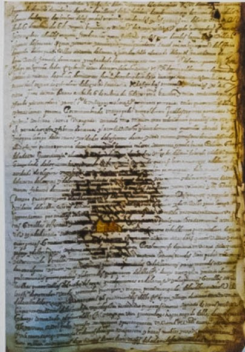
Explosión del galeón español San José.



Galeón de la armada española de 1558. Cuadro de Cornelis Claez van Wieringen.



Tres galeones navegando cerca de la costa. Cuadro de Cornelis Verbeek, siglo XVII.



"Cédula real en la que Felipe II crea el puesto de pagador de la Armada de las Cuatro Villas de la Mar y elige para esta función a Juan del Castillo Alvarado. La abrasión del centro del documento se debe a la huella del Sello Real."



Galeón La Capitana Real No. 1, de la Concepción y de las Ánimas



Ilustración de un galeón español entre los siglos XVI y XVII



Galeón, réplica moderna

Reales Astilleros de Falgote Colindres

Aunque no es un hecho muy conocido para la mayoría, en Colindres, durante los siglos XVI, XVII y XVIII hubo unos astilleros donde se construían embarcaciones para los pescadores de la ría del Añón y las villas vecinas de Laredo y Santoña y algunos de los más poderosos galeones para la corona.

Registros históricos datan en el año 1475 de un astillero en Colindres, denominado por los cronistas de diferentes maneras: Falgote, Jergote o Fargote. Lo que hace de este astillero uno de los más antiguos de España.

Seiscientos metros más arriba del puente de Trento en la margen derecha de la ría del Añón es donde la historiografía sitúa el astillero de Falgote. Aunque, debido a la ausencia de construcciones de la época y dadas las características del astillero, resulta difícil ubicar la ubicación exacta del mismo.

En la actualidad no existen restos materiales del astillero ya que los buques se construían sobre la arena donde se colocaban los paños de la quilla, en un islote situado en medio de la ría, al que se accedía por una pasarela de madera.

Astillero Real:

El 11 de marzo de 1518, se firmó el asiento (contrato) entre el rey Felipe II y la Hermandad de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar: San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales, para la construcción de siete galeones y dos pataches.

El encargado de la realización de este contrato fue el Pagador Real de la Armada, el colindrés Juan del Castillo Alvarado, a la sazón corregidor de Laredo que adelantando las diferencias entre las villas de Laredo y Colindres gestionó los recursos necesarios para convertir al sitio de Falgote en Colindres en El Real Astillero de Falgote.

Inicio del cambio:

En 1687, el ingeniero militar e ingeniero naval Antonio Gaztañeta Irujribatzaga, padre de la Ingeniería Naval científica en España, recibe el encargo de la construcción, en el astillero de Falgote, de la capitana real de la Mar Océano: Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas. Este galeón fue el más grande y poderoso de los que se hicieron en su tiempo, fue el eje central e inspiración directa, para que, con sus notas, medidas y observaciones, Antonio Gaztañeta redactara el libro titulado: "El arte de fabricar Reales". Este volumen marca un punto de inflexión en la arquitectura naval española siendo el primero en sistematizar y esquematizar las técnicas constructivas de los bayles en España.

En 1702 Antonio Gaztañeta es nombrado superintendente general de los astilleros de Cantabria reorganizando los recursos, impulsando la estandarización de medidas, la mejora de la calidad de la madera y la optimización de los diseños de navíos de guerra.

El declive del astillero de Falgote:

El Real Astillero de Falgote ocupaba suela propiedad del Consejo de Colindres, y por tanto los asistentes que construían los galeones tenían que pagar por esa ocupación temporal hasta que terminaran las obras y se botara el barco. A partir de ese momento desaparecía el astillero hasta que hubiera nuevas construcciones o asientos para la Corona.

Infortunadamente, el éxito del astillero fue su mayor problema. Con el tiempo los barcos generaron tamaño y el escaso calado de la ría de Trento dificultaba la botadura de unidades de gran porte. Esto llevó a que, a finales del siglo XVII la actividad decayera.

En la década de 1720, Gaztañeta decide concentrar todas las construcciones en los astilleros de Guarnizo. En 1729 el astillero de Falgote cesa en la construcción de galeones para la corona y comienza su decadencia.

No es hasta la primera mitad del siglo XX cuando el astillero tiene instalaciones permanentes dedicadas a la construcción de buques de pesca y reparaciones.

El legado actual:

Hoy en día, el sitio de Falgote es objeto de estudio por su valor arqueológico e histórico. El Ayuntamiento de Colindres y asociaciones como la Asociación Falgote trabajan para preservar la memoria de ese lugar, que fue fundamental para la navegación oceánica en el viaje a América y el dominio de los mares.

Construcciones:

A partir de 1620 se botaron en los astilleros de Falgote los siguientes galeones:

- 1620. Galeón Nuestra Señora de los Remedios, de 350 toneladas y 22 cañones. Galeón construido por Hernando Escalante Pacheco. Pertenecía a la Escuadra de las Cuatro Villas.
- 1620. Galeón San Francisco de Paula, de 370 toneladas y 24 cañones. Galeón construido por Bartolomé Cachuén Palacios. Pertenecía a la Escuadra de las Cuatro Villas, participando en la expedición de reconquista de Brasil en 1625.
- 1632. Galeón San Juan Evangelista de 724 toneladas. Navío de la Armada de Tierra Firme en la batalla de Cabo 1640. Quemado en la acción.
- 1634. Galeón San Lucas, de 871 t. Navío Capitana de la Armada del Mar Océano en 1634.
- 1634. Galeón San Marcos, de 871 toneladas y 44 cañones. Navío de la Armada del Mar Océano. Capitana en la batalla de Cabo 1640 contra los franceses.



Estampa del siglo XVII de un galeón español y su divisa.

"Se necesitaban dos mil árboles y se tardaba hasta dos años para construir los galeones de mayor tamaño."

"Los galeones reales siempre tenían en la proa un mascarón con la figura de cabeza de león portando una corona."

- 1635. Galeón San Mateo de 863 toneladas. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón Nuestra Señora de Fátima. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón Nuestra Señora de Covadonga. Armada del Mar Océano.
- 1638. Galeón Santiago. Armada del Mar Océano. Armada del Mar Océano.
- 1640. Galeón San Salvador, de 1.113 t. Armada del Mar Océano. Armada del Mar Océano.
- 1646. Galeón Nuestra Señora de la Concepción, de 1.108 t. Armada del Mar Océano.
- 1651. Galeón Santa Teresa, de 1.103 t. Armada del Mar Océano.
- 1651. Galeón San José, de 1.106 t. Armada del Mar Océano.
- 1665. Galeón Santo Cristo de Burgos, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1665. Galeón Nuestra Señora de Covadonga, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1675. Galeón San Bernardo, de 500 t. Armada del Mar Océano.
- 1692. Galeón Santísima Trinidad (Almirante), de 1665 t y 96 cañones. Armada del Mar Océano.
- 1692. Fragata Santo Tomás. Armada del Mar Océano.
- 1692. Galeón San Francisco, de 1200 toneladas y 70 cañones. Armada del Mar Océano.
- 1690. Galeón No. 1, de la Concepción y las Ánimas, (Capitana Real).
- 1699. Galeón Santísima Trinidad (Almirante).

Merecen especial mención:

Galeón Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas (1690)

La Capitana Real No. 1, de la Concepción y de las Ánimas se botó 1687 con dot de sus cubiertas. Una vez botado y aun sin acabar de construir, Carlos II envió a Antonio de Gaztañeta para ayudar a completar la obra muerta del galeón y es durante su estancia en el astillero de Colindres que empieza a redactar su "Arte de fabricar Reales". Finalmente se hizo a la mar en octubre de 1690.

De tres cubiertas. Dimensiones: Estora 45,962 m, manga 12,64 m y puntal 6,32 m.

Desplazamiento: 1.500 toneladas. Tripulación: 890 hombres.

Armamento: 94 cañones (26 de a 18 libras, 26 de a 12 libras, 24 de a 8 libras, 12 de a 6 libras y 4 de a 4 libras).

Popa Capitana Real – Manuscrito de Gaztañeta y maqueta Museo Naval de Madrid

Galeón Santísima Trinidad (1699)

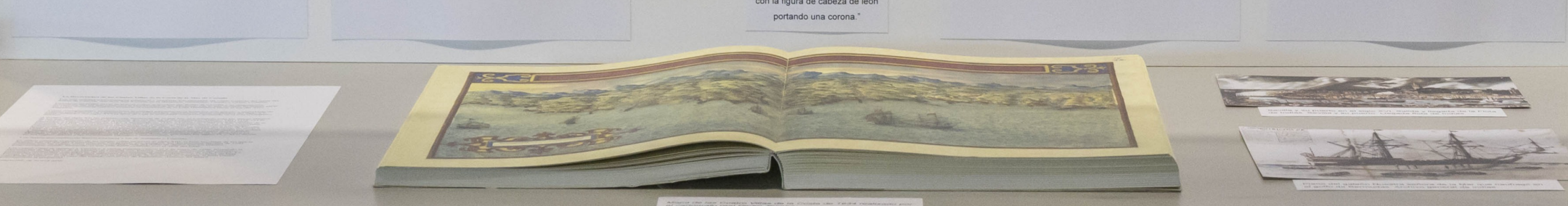
Fue el galeón más grande construido en este astillero, con 1.665 toneladas, siendo botado en 1692 y entregado en 1699. Tripulación 365 (más 528 de infantería).

De tres cubiertas. Estora: 43,20 m, en la quilla 35,3 m, y manga 11,96 m. Desplazamiento: 1.665 toneladas.

Armamento: 80 cañones (30 de a 24 libras, 30 de a 18 libras, 16 de a 12 libras y 4 de a 6 libras).

En la construcción del Santísima Trinidad se llevó a cabo, por primera vez, un nuevo método de construcción, al sustituir el arco de circunferencia por un óvalo de valor M3, llevando a la práctica las nuevas ideas preconizadas por Gaztañeta, que haría que sea la quilla la que nos de la medida básica en todos los frentes de nueva construcción.

Aunque existía costumbre previa, los galeones españoles siempre tenían en la proa la figura de un león, las reformas impulsadas por el Marqués de la Ensenada promovieron una mayor sobriedad y uniformidad en la construcción naval, consolidando al león como una figura emblemática. Posteriormente, las Reales Ordenanzas de Carlos III reforzaron el uso de un león coronado en los navíos de línea y fragatas. Eran tan característicos que a los navíos españoles se le apodó "Leones del Mar".





Infografía de los astilleros de Falgote en el siglo XVIII.



Explosión del galeón español San José.



Galeón de la armada española de 1558. Cuadro de Cornelis Claez van Wieringen.



"Cédula real en la que Felipe II crea el puesto de pagador de la Armada de las Cuatro Villas de la Mar y elige para esta función a Juan del Castillo Alvarado. La abrasión del centro del documento se debe a la huella del Sello Real".



Galeón La Capitana Real N.º Sra. de la Concepción y de las Animas



Ilustración de un galeón español entre los siglos XVI y XVII.



Mapa de las Cuatro Villas de la Costa de 1634 realizado por el cartógrafo real Pedro Texeira.



Sevilla y su puerto en el siglo XVI. Salida y llegada de la Flota de Indias. Sevilla y su puerto. Llegada flota de Indias



Plano del galeón Nuestra señora de la Mar que naufragó en el golfo de Bermudas. Archivo general de indias.



Estampa del siglo XVII de un galeón español y su divisa.

“Se necesitaban dos mil árboles
y se tardaba hasta dos años
para construir los galeones
de mayor tamaño.”

“Los galeones reales siempre
tenían en la proa un mascarón
con la figura de cabeza de león
portando una corona.”