

# La construcción naval en España en el siglo XX (1900-1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de Compañía Trasatlántica Española

Autor: Juan Carlos Díaz Lorenzo

---

Tesis doctoral UDC / Año 2018

Director: Santiago Iglesias Baniela

Tutor: Santiago Iglesias Baniela

Programa de doutoramento en ENERXÍA E PROPULSIÓN MARIÑA





SANTIAGO IGLESIAS BANIOLA (NIF 71867911H), Titular de Universidad, Profesor de la UDC perteneciente al Departamento de Ciencias de la Navegación e Ingeniería Marina y con docencia en la ETS de Náutica y Máquinas de la UDC,

## AUTORIZA

A **Juan Carlos Díaz Lorenzo** con NIF 42053054S, a la presentación para depósito y defensa de la Tesis, bajo su dirección, titulada: **“La construcción naval en España en el siglo XX (1900-1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de Compañía Trasatlántica Española”**.

A Coruña a        de        de 2018

Vº Bº

El Director,

-Santiago Iglesias Baniola-





Departamento de Ciencias de la Navegación e Ingeniería Marina  
E.T.S Náutica y Máquinas

## TESIS DOCTORAL

La construcción naval en España en el siglo XX (1900-  
1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de  
Compañía Trasatlántica Española

A Coruña a            de            de 2018

El Doctorando,

El Director,

-Juan Carlos Díaz Lorenzo-

-Santiago Iglesias Baniela-



*Al admirado profesor Alberto Darías Príncipe, amigo de días felices*





## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer la dedicación e implicación que el profesor Santiago Iglesias Baniela le ha concedido a la dirección de mi tesis, con su actitud metódica, disciplinada y ordenada, en la que ha invertido muchas horas de forma desinteresada y entusiasta. Es la mejor contribución que he tenido durante todo este tiempo. Asimismo, otras personas han contribuido para que este proyecto haya arribado finalmente a buen puerto; también deseo expresarles mi reconocimiento, aunque no les voy a nombrar. Ellos saben quiénes son.



## **RESUMO**

Os desafíos tecnolóxicos e tamén os éxitos da construción naval en España durante o século XX son o resultado dun longo e histórico proceso que tivo lugar en varias etapas, nas que a dependencia exterior foi unha das súas condicións máis significativas durante a primeira metade do século XX. Dada a súa posición de liderado no sector mundial, Inglaterra converteuse no principal provedor da industria naval e no caso español, tamén logrou unha maior presenza a través da participación en empresas de alto interese estratéxico, entre as que figura a Sociedade Española de Construción Naval, constituída no ano 1908.

Logo do período de autarquía que seguiu á guerra civil española e da intervención do Estado, a industria naval e con ela a Mariña de Guerra así como a mercante, alcanzaron a maioría de idade a partir da década dos sesenta do século XX, converténdose nun excelente exportador de buques e nunha referencia mundial, cuxo exemplo mais significativo é o caso dos grandes petroleiros de ASTANO. Todo este proceso reflíctese claramente na existencia da Compañía Trasatlántica, unha empresa naval centenaria que afundiú a comezos do século XXI, na cal podemos ver perfectamente reflectidas todas as vicisitudes históricas que analizamos nesta tese.



## **RESUMEN**

Los desafíos tecnológicos, y también los éxitos de la construcción naval en España durante el siglo XX, son el resultado de un dilatado proceso que ha conocido varias etapas, en las que la dependencia del exterior fue uno de sus condicionantes más significativos durante la primera mitad del siglo XX. Dada su posición de liderazgo en el sector mundial, Inglaterra se convirtió en el principal proveedor de la industria naval y en el caso español, además, logró una mayor presencia a través de su participación en empresas de elevado interés estratégico, entre las que figura la Sociedad Española de Construcción Naval, constituida en 1908.

Tras el periodo de autarquía que siguió a la guerra civil y la intervención del Estado, la industria naval y con ella la Marina militar y la mercante alcanzaron su mayoría de edad en la década de los años sesenta, convirtiéndose incluso en exportadora de buques y un referente a nivel mundial en el caso de los grandes petroleros de ASTANO. Todo ese proceso queda claramente reflejado en la existencia de *Trasatlántica*, naviera centenaria que naufragó a comienzos del siglo XXI, en cuya existencia encontramos perfectamente reflejadas todas las vicisitudes históricas que analizamos en esta Tesis.



## **ABSTRACT**

Technological challenges, as well as the success of the shipbuilding industry in Spain during the 20th century, are the result of an extensive process that took place through several stages. Dependence on overseas markets was one of the major determining factors during the first half of this century. England, with its worldwide leadership in this sector, became the main supplier for the shipbuilding industry and, in Spain, it acquired an even major presence through shareholding in companies with high strategic presence such as 'Sociedad Española de Construcción Naval', founded in 1908.

The Civil War led to a period of autarchy and public State intervention. The shipbuilding industry and the military and merchant navy achieved industrial maturity during the 1960s, exporting vessels and becoming a global benchmark as was the case with ASTANO's oil tankers. All this process was also reflected in another company - Trasmatlántica - that subsequently went bankrupt in the early 21st century but in whose existence we find, throughout this period, all historical vicissitudes analysed in this Thesis.





# ÍNDICE GENERAL

<b>ÍNDICE GENERAL .....</b>	<b>xvii</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>xxxvii</b>
<b>CAPÍTULO I. A MODO DE INTRODUCCIÓN. RAZONES DE UNA TESIS SOBRE CONSTRUCCIÓN NAVAL .....</b>	<b>1</b>
1.1 Justificación.....	3
1.2 Objetivos .....	5
1.3 Metodología.....	6
1.3.1 Proceso de gestión académica .....	6
1.3.2 Devenir histórico.....	7
1.3.3 Análisis de los protagonistas .....	7
1.3.4 Conclusiones .....	7
1.3.5 Esquema de trabajo .....	8
1.4 Estado de la cuestión .....	9
<b>CAPÍTULO II. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL. DESAFÍOS TECNOLÓGICOS Y LA EXITOSA ERA DEL TRASATLÁNTICO.....</b>	<b>13</b>
2.1 La Revolución Industrial: causas y efectos.....	15
2.1.1 Espacio de un cambio radical.....	17
2.1.2 Primera Revolución Industrial.....	19
2.1.3 Segunda Revolución Industrial .....	23
2.2 Éxitos, vicisitudes y desafíos tecnológicos.....	27
2.2.1 La hélice, el hierro y el acero .....	28
2.2.2 La turbina de vapor .....	29
2.2.3 El motor diésel .....	30
2.2.4 La propulsión nuclear.....	30
2.2.5 Evolución de las técnicas y sistemas de construcción naval .....	32
2.3 El liderazgo del Reino Unido y el recelo de Alemania.....	34
2.4 El trasatlántico, estrella de una nueva era.....	37
2.4.1 Principales hitos de la construcción naval (1845-1930).....	41
2.4.2 Primera edad de oro (1897-1914).....	42
2.4.3 Periodo de entreguerras.....	45
2.4.4 La Segunda Guerra Mundial .....	52
2.4.5 Los últimos trasatlánticos (1945-1965).....	56
<b>CAPÍTULO III. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA Y LOS PRIMEROS ASTILLEROS. EL PROTAGONISMO DE TRASATLÁNTICA.....</b>	<b>65</b>
3.1 La construcción naval en España: los arsenales de Marina .....	67

3.1.1	Arsenal de La Carraca .....	67
3.1.2	Arsenal de Cartagena.....	69
3.1.3	Arsenal de Ferrol .....	71
3.1.4	Real Arsenal de La Habana .....	74
3.1.5	La llegada del vapor a la Marina .....	75
3.1.6	La Marina blindada.....	76
3.1.6.1	Monturiol y los <i>Ictíneo</i> .....	78
3.1.6.2	La fragata blindada <i>Numancia</i> .....	78
3.1.6.3	El impulso de la Restauración.....	79
3.1.6.4	El dique seco de la Campana.....	80
3.1.6.5	El submarino de Peral .....	81
3.1.6.6	Torpederos y contratorpederos.....	83
3.1.6.7	Intervalos de buques agrídulces .....	84
3.1.6.8	El acorazado <i>Pelayo</i> .....	85
3.1.7	La ley de Escuadra de 1887.....	85
3.1.8	Barcos de una Armada decadente.....	87
3.1.9	Nuevos diques secos en Cartagena y La Carraca .....	88
3.2	La bahía de Cádiz y el astillero Veá-Murguía .....	89
3.2.1	Empresa Gaditana del Trocadero y Thomas Haynes.....	89
3.2.2	El astillero Veá-Murguía .....	90
3.3	Antonio López y Cía. El origen de Compañía Trasatlántica.....	94
3.3.1	El signo vital de un indiano rico .....	94
3.3.2	Antonio López y Cía. ....	97
3.3.3	Evolución de la flota (1862-1881).....	103
3.3.4	Arsenal Civil de Barcelona.....	105
3.4	El astillero de Matagorda.....	107
3.4.1	El conjunto histórico-artístico de Matagorda.....	111
3.5	La construcción del buque <i>Joaquín del Piélagos</i> .....	112
<b>CAPÍTULO IV. INDUSTRIA NAVAL Y MARINA MERCANTE. DESAFÍOS EN EL TRÁNSITO ENTRE DOS SIGLOS .....</b>		<b>117</b>
4.1	Compañía Trasatlántica. La herencia de la flota del siglo XIX y comienzos del siglo XX.....	119
4.1.1	El nacimiento de Compañía Trasatlántica .....	119
4.1.2	Tras el desastre colonial de 1898.....	125
4.1.3	Movimientos de la flota entre 1894 y 1899 .....	127
4.2	La guerra de 1898. El papel de la Marina mercante .....	127
4.2.1	Trasatlántica, flota auxiliar de la Armada.....	129
4.2.2	Capturas de buques españoles .....	130
4.3	Claudio López Brú (1853-1925), segundo marqués de Comillas .....	131

4.4	Pinillos Izquierdo y Cía., competidora de Trasatlántica .....	134
4.4.1	Antonio Martínez de Pinillos y el vapor.....	134
4.4.2	De Pinillos, Sáenz y Cía. a Pinillos, Izquierdo y Cía. ....	136
4.4.3	Nueva etapa de expansión .....	137
4.5	Talleres Nuevo Vulcano .....	138
4.6	La Maquinista Terrestre y Marítima.....	140
4.7	Alexander Hermanos .....	144
4.8	Astilleros Vila Hermanos .....	146
4.9	Astilleros del Nervión.....	147
4.10	El nacimiento de Euskalduna .....	151
4.11	Marina mercante (1898-1918).....	156
4.12	La ley de Comunicaciones Marítimas de 1909.....	159

## **CAPÍTULO V. LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL. UN GIGANTE INDUSTRIAL SOPORTE DE TRASATLÁNTICA .....165**

5.1	Sociedad Española de Construcción Naval .....	167
5.2	Modernización de los arsenales navales .....	169
5.2.1	El dique seco <i>Reina Victoria Eugenia</i> .....	171
5.3	La incorporación del astillero de Matagorda .....	171
5.4	La importancia de los programas navales.....	175
5.4.1	El programa Maura-Ferrándiz (1908) .....	175
5.4.2	El programa naval de Amalio Gimeno (1913) .....	176
5.4.3	El programa naval de Augusto Miranda (1915).....	177
5.4.4	La ley Cortina (1922).....	178
5.4.5	La aportación del almirante Cornejo (1926) .....	179
5.4.6	Plan Carvia (1930) .....	180
5.5	Hitos de la construcción naval militar española (1913-1936).....	181
5.5.1	Los acorazados tipo “España” .....	181
5.5.2	La exitosa serie de destructores tipo <i>Churruca</i> .....	184
5.5.3	Los cruceros <i>Canarias</i> y <i>Baleares</i> .....	185
5.5.4	Ampliación de diques.....	187
5.5.5	Canal de Experiencias Hidrodinámicas.....	188
5.6	Astillero de Sestao .....	188
5.6.1	Un astillero moderno en Vizcaya .....	190
5.6.2	Un foco de conflictos frecuentes.....	193
5.6.3	Una etapa de prosperidad (1921-1936) .....	195
5.7	El astillero Echevarrieta y Larrinaga .....	196
5.7.1	El buque-escuela Juan Sebastián de Elcano .....	197
5.7.2	Fábrica Nacional de Torpedos.....	198

5.7.3	El submarino E-1 .....	199
5.8	Unión Naval de Levante .....	199
5.8.1	Talleres Gómez.....	199
5.8.2	Unión Naval de Levante.....	202
5.9	Compañía Trasatlántica y la dependencia tecnológica de Inglaterra .....	204
5.9.1	La flota de Trasatlántica 1900-1913.....	206
5.10	Los buques <i>Reina Victoria Eugenia e Infanta Isabel de Borbón</i> .....	207
<b>CAPÍTULO VI. LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y SUS CONSECUENCIAS. IMPULSO A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA.....</b>		<b>211</b>
6.1	La Primera Guerra Mundial (1914-1918).....	213
6.2	La Marina mercante en España (1920-1931).....	215
6.3	El nacimiento de Compañía Trasmediterránea .....	217
6.3.1	Reorganización de los servicios marítimos contratados con el Estado.....	219
6.3.2	Subrogación de los servicios marítimos .....	220
6.3.3	Un plan de flota de doce buques.....	223
6.3.4	Consortios navieros.....	227
6.3.5	Contratos entre el Estado y Compañía Trasmediterránea.....	228
6.3.5.1	Primer contrato con el Estado (1920).....	228
6.3.5.2	Segundo contrato con el Estado (1930).....	231
6.4	Compañía Trasatlántica Española y la dictadura de Primo de Rivera .....	232
6.4.1	Problemas financieros y posibles soluciones.....	233
6.4.2	La etapa de Primo de Rivera.....	234
6.4.3	Juan Antonio Güell y López, tercer marqués de Comillas .....	235
6.4.4	Evolución de la flota 1913-1930 .....	237
6.5	Los buques <i>San Carlos y Santa Isabel</i> .....	239
6.6	Los buques <i>Cristóbal Colón y Alfonso XIII</i> .....	241
6.7	El buque <i>Manuel Arnús</i> .....	243
6.8	Los buques <i>Juan Sebastián Elcano, Magallanes y Marqués de Comillas</i> (los “tres Comillas”) .....	245
6.9	Innovaciones de Sota y Aznar.....	249
6.9.1	El petrolero <i>Artza Mendi</i> .....	249
6.9.2	Las motonaves de la serie A.....	252
6.9.3	<i>Upo Mendi</i> , el único “turret” español.....	254
6.10	La apuesta de Ibarra: <i>Cabo Palos y Cabo Quilates</i> .....	256
<b>CAPÍTULO VII. LA INCERTIDUMBRE POLÍTICA Y SOCIAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA. TRASATLÁNTICA, OBJETIVO POLÍTICO .....</b>		<b>259</b>
7.1	La construcción naval en la Segunda República.....	261
7.1.1	La construcción naval militar (1931-1936).....	261
7.1.2	El programa Giral.....	262

7.1.3	La construcción naval mercante (1931-1936).....	263
7.1.3.1	Echevarrieta y Larrinaga.....	263
7.1.3.2	Talleres Nuevo Vulcano y Unión Naval de Levante.....	265
7.1.3.3	Euskalduna.....	265
7.1.3.4	La Naval de Sestao .....	266
7.1.3.5	Otros astilleros.....	266
7.2	Marina mercante (1931-1936).....	266
7.3	Compañía Trasatlántica, objetivo político.....	270
7.3.1	Vicisitudes de la flota de Trasatlántica (1931-1939).....	272
7.4	Ybarra y Cía. y la línea del Plata.....	273
7.5	Los buques <i>Dómine</i> y <i>Fernando Poo</i> , un conflicto de intereses .....	275
7.6	La guerra civil (1936-1939), un paréntesis devastador.....	277
7.7	Los astilleros españoles durante la guerra civil .....	281
7.7.1	Actividad en la zona republicana .....	281
7.7.2	Actividad en la zona nacional .....	282

## **CAPÍTULO VIII. CONSTRUCCIÓN NAVAL Y MARINA MERCANTE EN LA AUTARQUÍA. VICISITUDES DE UNA POLÍTICA NAVAL.....285**

8.1	La construcción naval en España (1939-1955).....	287
8.1.1	Euskalduna.....	287
8.1.2	La Naval de Sestao.....	289
8.1.3	Unión Naval de Levante.....	290
8.1.4	Echevarrieta y Larrinaga .....	292
8.1.5	Astillero de Matagorda.....	295
8.1.6	ASTANO .....	297
8.2	Marina mercante (1939-1955).....	300
8.3	La Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales .....	303
8.4	Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.....	304
8.5	La política intervencionista del INI y la figura de Juan Antonio Suanzes.....	308
8.6	La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante .....	309
8.7	El Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano .....	313
8.7.1	Segunda fase del plan de ENE .....	315
8.7.2	El despegue de la flota petrolera .....	317
8.7.3	Mayor demanda de nuevos buques .....	319
8.7.4	Petroleros y “ <i>bulkcarriers</i> ” .....	320
8.7.5	La década de los sesenta.....	322
8.8	La Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares .....	328
8.8.1	Factoría de Ferrol .....	329
8.8.2	Factoría de Cartagena.....	330

8.8.3	Factoría de La Carraca.....	330
8.8.4	Nuevo plan más modesto.....	331
8.8.5	La Empresa Nacional Bazán entra en escena .....	331
8.9	El caso del ex crucero <i>Trieste</i> y el intento del primer portaaviones español .....	333
8.10	El astillero nonato de Barcelona .....	337
8.11	La ley de Marina Mercante de 1956 y su impacto en la construcción naval.....	338
8.12	Los buques-escuela de Elcano .....	341
8.12.1	<i>Castillo Javier, Estrella Polar y Cruz del Sur</i> .....	341
8.12.2	<i>Pedro de Alvarado y Alonso de Ojeda</i> .....	342
<b>CAPÍTULO IX. EL RENACIMIENTO DE TRASATLÁNTICA (1948-1958). EL CONDE DE RUISEÑADA Y LOS BARCOS DE UNA ÉPOCA .....</b>		<b>345</b>
9.1	El renacimiento de Compañía Trasatlántica .....	347
9.1.1	Panorama de tiempos difíciles.....	347
9.1.2	La flota de Trasatlántica en la posguerra.....	350
9.1.3	Siete buques del tipo C-1-B.....	352
9.1.4	Trasatlántica centenaria .....	353
9.1.5	El flujo migratorio .....	354
9.1.6	Intentos frustrados para nuevos buques.....	356
9.2	La figura de Juan Claudio Güell, conde de Ruiseñada .....	359
9.3	La reconstrucción del buque <i>Habana</i> .....	360
9.4	Los buques <i>Satrústegui</i> y <i>Virginia de Churruca</i> .....	363
9.5	Los buques <i>Guadalupe</i> y <i>Covadonga</i> .....	369
9.6	Dos “victory” transformados en trasatlánticos. Los buques <i>Begoña</i> y <i>Montserrat</i> .....	372
<b>CAPÍTULO X. CONSTRUCCIÓN NAVAL Y MARINA MERCANTE (1956-1975). DOS DÉCADAS DE DESARROLLO, ÉXITO Y CRISIS.....</b>		<b>377</b>
10.1	La construcción naval en España (1956-1975).....	379
10.1.1	Astillero de Sestao.....	379
10.1.2	Euskalduna .....	381
10.1.3	ASTANO.....	384
10.1.4	Astilleros de Cádiz .....	388
10.1.5	Astillero de Matagorda .....	393
10.1.6	Astilleros de Sevilla.....	395
10.1.7	La Fábrica de Motores de Manises.....	399
10.1.8	Unión Naval de Levante .....	401
10.1.9	Talleres Nuevo Vulcano .....	402
10.1.10	La Maquinista Terrestre y Marítima.....	403
10.2	La Acción Concertada y la creación de Astilleros Españoles.....	404
10.3	El proyecto NABAC.....	409

10.4	Empresa Nacional Bazán (1956-1975).....	414
10.4.1	Submarinos clase D.....	414
10.4.2	Destructores clase <i>Oquendo</i> .....	414
10.4.3	Dragaminas clase <i>Bidasoa</i> .....	416
10.4.4	Torpederos clase <i>Audaz</i> .....	416
10.4.5	Cañoneros serie <i>Pizarro</i> .....	417
10.4.6	Submarinos G y de bolsillo.....	418
10.4.7	Corbetas clase <i>Descubierta</i> .....	419
10.4.8	Lanchas torpederas.....	420
10.4.9	El petrolero <i>Teide</i> .....	420
10.4.10	Otros buques auxiliares.....	421
10.4.11	Modernización de la Flota. La ayuda americana.....	421
10.4.12	Plan Carrero (1964).....	423
10.4.13	Nuevo ciclo en Bazán.....	424
10.4.14	Fragatas clase <i>Baleares</i> .....	425
10.4.15	Submarinos clase <i>Daphné</i> .....	426
10.4.16	Buques hidrográficos.....	427
10.4.17	Nueva generación de patrulleros.....	427
10.4.18	Corbetas para Portugal.....	428
10.4.19	Corbetas clase <i>Descubierta</i> .....	429
10.4.20	Bazán y la construcción naval mercante.....	430
10.4.20.1	Bazán Ferrol.....	430
10.4.20.2	Bazán San Fernando.....	431
10.4.20.3	Bazán Cartagena.....	432
10.5	Marina mercante (1956-1975).....	433
10.6	Elcano y el desarrollo tecnológico.....	443
10.6.1	La cápsula de salvamento JETENE.....	443
10.6.2	Sistema “free flow” y circuito cerrado de TV.....	445
10.6.3	Optimización de la explotación de un buque.....	445
10.6.4	Análisis por ordenador de la estructura del petrolero <i>Melilla</i> .....	446
10.6.5	Proyecto Castillo de la Mota.....	446
10.7	La crisis del petróleo (1973).....	448
10.7.1	Un periodo de incertidumbre y dificultades.....	449
10.7.2	Consecuencias para los astilleros.....	453
10.8	Compañía Trasatlántica. La transición del pasaje a la carga (1957-1975).....	454
<b>CAPÍTULO XI. OTROS ASTILLEROS ESPAÑOLES. CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL.....</b>		<b>467</b>
11.1	Astilleros del País Vasco.....	469

11.1.1	Tomás Ruiz de Velasco .....	470
11.1.2	Astilleros del Cadagua.....	473
11.1.3	Astilleros y Talleres Celaya.....	474
11.1.4	Marítima de Axpe.....	476
11.1.5	Astilleros Balenciaga.....	477
11.1.6	Astilleros Luzuriaga .....	478
11.1.7	Astilleros Murueta .....	481
11.1.8	Astilleros Zamakona.....	482
11.1.9	Astilleros Ardeag.....	482
11.2	Astilleros de Cantabria.....	483
11.2.1	Astilleros de Santander.....	483
11.2.2	Dique de Gamazo .....	486
11.2.3	Astilleros Corcho.....	487
11.2.4	Astilleros Basse-Sambre.....	488
11.2.5	Astilleros del Atlántico.....	489
11.3	Astilleros de Asturias.....	490
11.3.1	Constructora Gijonesa .....	491
11.3.2	Astilleros G. Riera .....	492
11.3.3	Astilleros de Gijón.....	492
11.3.4	Astillero Fernández Montes.....	492
11.3.5	Astilleros del Cantábrico .....	493
11.3.6	Duro Felguera.....	493
11.3.7	Astilleros Ojeda.....	495
11.3.8	S.A. Juliana Constructora Gijonesa .....	495
11.3.9	Marítima del Musel .....	498
11.3.10	Cantábrico y Riera.....	499
11.3.11	Astilleros Gondán.....	500
11.4	Astilleros de Galicia.....	501
11.4.1	La estrecha relación pesca-construcción naval.....	501
11.4.2	La impronta de la familia Barreras .....	503
11.4.3	Astilleros Hijos de J. Barreras .....	504
11.4.4	Construcciones Navales Santo Domingo.....	508
11.4.5	Astilleros Cardama .....	508
11.4.6	Construcciones Navales Paulino Freire.....	509
11.4.7	Enrique Lorenzo – Talleres Vulcano.....	510
11.4.8	Astilleros Armada.....	513
11.4.9	Construcciones Navales Yarza .....	513
11.4.10	ASCON .....	514



11.4.11	Astilleros Sicar .....	517
11.4.12	José Valiña Lavandeira .....	517
11.4.13	Factoría Naval de Marín.....	517
11.4.14	Otros astilleros gallegos .....	518
11.5	Astilleros de Huelva .....	520
11.6	CRINAVIS .....	522
11.7	Astilleros de Cataluña.....	523
11.7.1	Astilleros Cardona – Astilleros del Mediterráneo .....	524
11.8	Otros astilleros del Mediterráneo.....	525
11.8.1	Astilleros Atlántida .....	525
11.8.2	Astilleros Neptuno .....	526
11.8.3	Construcciones Navales del Sureste.....	526
11.8.4	Astilleros de Tarragona .....	527
11.9	Astilleros Palma y Astilleros de Mallorca .....	528
11.10	Astilleros de Canarias.....	531
11.10.1	Astilleros Canarios (ASTICAN) .....	533
11.10.2	Nuevos Varaderos (NUVASA).....	534
11.10.3	El proyecto DIATLANSA .....	535
<b>CAPÍTULO XII. CONCLUSIONES .....</b>		<b>537</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA. ....</b>		<b>543</b>
BIBLIOGRAFÍA GENERAL.....		545
DOCUMENTOS WEB CON AUTOR.....		550
PERIODICOS ONLINE .....		551
PÁGINAS WEB .....		551
PRENSA .....		551
OTRAS PUBLICACIONES .....		551
<b>ANEXO.</b>	<b>COMPLEMENTOS EN FORMA DE ANEXO. UNA APROXIMACION A LA PRODUCCION DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES .....</b>	<b>553</b>



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1	<i>Dimensiones de los diques secos de La Carraca ([*] Manga en el coronamiento)</i> .....	68
Tabla 3.2	<i>Dimensiones del dique seco Número 4</i> .....	68
Tabla 3.3	<i>Dimensiones de los diques secos del arsenal de Cartagena</i> .....	70
Tabla 3.4	<i>Características del dique seco San Julián (La Campana)</i> .....	81
Tabla 3.5	<i>Características técnicas del dique seco del astillero Veá-Murguía</i> .....	92
Tabla 3.6	<i>Relación de buques adquiridos para el contrato postal de 1861</i> .....	99
Tabla 3.7	<i>Buques Infanta Isabel y Príncipe Alfonso (1863) y Antonio López (1866)</i> .....	99
Tabla 3.8	<i>Relación de buques aportados al contrato de 1868</i> .....	101
Tabla 3.9	<i>Relación de los buques adquiridos por Trasatlántica en 1875</i> .....	103
Tabla 3.10	<i>Relación de buques ofertados para el contrato postal de 1878</i> .....	105
Tabla 3.11	<i>Características técnicas del dique seco de Matagorda</i> .....	109
Tabla 3.12	<i>Características técnicas del buque Joaquín del Piélagos</i> .....	114
Tabla 4.1	<i>Beneficios y dividendos de Trasatlántica (1881-1882)</i> .....	119
Tabla 4.2	<i>Flota adquirida en 1884 al marqués de Campo</i> .....	121
Tabla 4.3	<i>Flota mercante española 1885</i> .....	122
Tabla 4.4	<i>Flota de Compañía Trasatlántica (1886)</i> .....	123
Tabla 4.5	<i>Hitos de la construcción de los cruceros del Nervión</i> .....	148
Tabla 4.6	<i>Evolución de la flota mercante española (1911-1920)</i> .....	163
Tabla 5.1	<i>Características del dique seco de Ferrol</i> .....	171
Tabla 5.2	<i>Características del acorazado Dreadnought</i> .....	181
Tabla 5.3	<i>Principales hitos de la construcción de los acorazados tipo España</i> .....	182
Tabla 5.4	<i>Características de los acorazados tipo España</i> .....	183
Tabla 5.5	<i>Destruyores de la clase Sánchez Barcáiztegui</i> .....	185
Tabla 5.6	<i>Características de los cruceros tipo Canarias</i> .....	186
Tabla 5.7	<i>Características del buque Reina Victoria Eugenia</i> .....	209
Tabla 5.8	<i>Características del buque Infanta Isabel de Borbón</i> .....	210
Tabla 6.1	<i>Beneficios y obligaciones de Trasatlántica 1919-1925</i> .....	234
Tabla 6.2	<i>Reordenación de las líneas de Trasatlántica (1926)</i> .....	235
Tabla 6.3	<i>Características técnicas de los buques San Carlos y Santa Isabel</i> .....	240
Tabla 6.4	<i>Características técnicas de los buques Cristóbal Colón y Alfonso XIII</i> .....	242
Tabla 6.5	<i>Características técnicas del buque Manuel Arnús</i> .....	244
Tabla 6.6	<i>Principales hitos de construcción de “los tres Comillas”</i> .....	247
Tabla 6.7	<i>Características técnicas de los “tres Comillas”</i> .....	248
Tabla 6.8	<i>Características principales del petrolero Zorroza</i> .....	250
Tabla 6.9	<i>Número de buques construidos por el sistema Isherwood</i> .....	252
Tabla 6.10	<i>Características principales de los buques de la serie Altube Mendi</i> .....	253
Tabla 6.11	<i>Características técnicas de los buques tipo turret</i> .....	255
Tabla 6.12	<i>Características técnicas de los buques tipo Cabo Palos</i> .....	257
Tabla 7.1	<i>Distribución geográfica de navieras españolas en 1936. (*) en pesetas</i> .....	269
Tabla 7.2	<i>Evolución del tonelaje mercante (1931-1936)</i> .....	269
Tabla 7.3	<i>Pérdidas económicas por la baja de seis buques (1927-1931)</i> .....	271

Tabla 8.1	<i>Buques reflatados por la Comisión de Salvamento hasta diciembre de 1940.....</i>	305
Tabla 8.2	<i>Buques adquiridos por ENE procedentes de la GOBME.....</i>	311
Tabla 8.3	<i>Flota petrolera de ENE (1954-1965).....</i>	324
Tabla 8.4	<i>Plan de Nuevas Construcciones de Elcano: Relación de buques construidos (1948-1965).....</i>	325
Tabla 8.5	<i>Características del proyecto de portaaviones (1946).....</i>	333
Tabla 8.6	<i>Características del buque Proyecto nº 66.....</i>	335
Tabla 8.7	<i>Características del crucero Trieste.....</i>	336
Tabla 8.8	<i>Características de los buques-escuela veleros de ENE.....</i>	344
Tabla 8.9	<i>Hitos y características de los buques Pedro de Alvarado y Alonso de Ojeda.....</i>	344
Tabla 9.1	<i>Trasatlánticos de la emigración (1946-1956).....</i>	355
Tabla 9.2	<i>Cuenta de explotación en pesetas (1944-1958).....</i>	358
Tabla 9.3	<i>Flota de Compañía Trasatlántica 1945-1957.....</i>	358
Tabla 9.4	<i>Principales magnitudes de tráfico de Trasatlántica (1944-1958).....</i>	358
Tabla 9.5	<i>Características técnicas del buque Habana.....</i>	362
Tabla 9.6	<i>Características técnicas de los buques Satrústegui y Virginia de Churruca.....</i>	366
Tabla 9.7	<i>Características técnicas de los buques Guadalupe y Covadonga.....</i>	372
Tabla 9.8	<i>Características técnicas de los buques Begoña y Montserrat.....</i>	374
Tabla 10.1	<i>Petroleros construidos en ASTANO (1964-1980).....</i>	387
Tabla 10.2	<i>Dique seco Nuestra Señora del Rosario.....</i>	389
Tabla 10.3	<i>Petroleros construidos en Astilleros de Cádiz (1959-1980).....</i>	392
Tabla 10.4	<i>Astilleros de Sestao, Olaveaga, Matagorda, Cádiz, Sevilla, Gijón y Santander.....</i>	407
Tabla 10.5	<i>Principales hitos de los destructores clase Oquendo.....</i>	415
Tabla 10.6	<i>Relación de los buques de la serie Audaz.....</i>	417
Tabla 10.7	<i>Hitos de la construcción de los cañoneros clase Pizarro.....</i>	418
Tabla 10.8	<i>Hitos de la construcción de las corbetas clase Descubierta.....</i>	419
Tabla 10.9	<i>Tipología de buques adscritos al programa de modernización.....</i>	422
Tabla 10.10	<i>Principales hitos de las fragatas de la clase Baleares.....</i>	426
Tabla 10.11	<i>Principales hitos de los submarinos de la clase Delfín.....</i>	426
Tabla 10.12	<i>Principales hitos de los buques hidrográficos.....</i>	427
Tabla 10.13	<i>Principales hitos de las corbetas de la clase Augusto Castilho.....</i>	429
Tabla 10.14	<i>Principales hitos de las corbetas de la clase Baptista de Andrade.....</i>	429
Tabla 10.15	<i>Principales hitos de las corbetas de la clase Descubierta.....</i>	429
Tabla 10.16	<i>Diez primeras navieras de España (1972).....</i>	442
Tabla 10.17	<i>Tonelaje amarrado 1973-1976.....</i>	454
Tabla 10.18	<i>Capacidad de los astilleros europeos y asiáticos 1975-1989.....</i>	454
Tabla 10.19	<i>Composición accionarial de Trasatlántica (1957).....</i>	455
Tabla 10.20	<i>Flota de Compañía Trasatlántica (1960).....</i>	456
Tabla 10.21	<i>Características de los buques Ruiseñada, Comillas y Coromoto.....</i>	459
Tabla 10.22	<i>Características técnicas de los buques Merced y Camino.....</i>	460
Tabla 10.23	<i>Flota de Compañía Trasatlántica (1971).....</i>	460
Tabla 10.24	<i>Características técnicas de los buques clase Galeona.....</i>	461
Tabla 10.25	<i>Composición accionarial de Compañía Trasatlántica (1972).....</i>	463
Tabla 10.26	<i>Flota de Compañía Trasatlántica 1975.....</i>	464

<i>Tabla 11.1</i>	<i>Dimensiones del dique de Gamazo .....</i>	<i>486</i>
<i>Tabla 11.2</i>	<i>Buques serie Río Damuji contruidos para Flota Cubana de Pesca (1975-1979) .....</i>	<i>516</i>
<i>Tabla 11.3</i>	<i>Buques de cabotaje mayores de 100 TRB contruidos en astilleros de ribera de Galicia (1915-1965).....</i>	<i>519</i>



**CAPÍTULO I      A MODO DE INTRODUCCIÓN. RAZONES DE UNA  
TESIS SOBRE CONSTRUCCIÓN NAVAL**





## 1.1 JUSTIFICACIÓN

La relación del doctorando con el mundo marítimo y portuario se remonta a algo más de cincuenta años, cuando su familia se trasladó desde Fuencaliente de La Palma a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, sede de la primera refinería de CEPSA, en cuya flota trabajó su padre. Desde entonces nació el interés por las cosas de la mar y los barcos, un factor consustancial que le ha acompañado el resto de su vida. Algo más reciente en el tiempo, cuarenta años atrás, el doctorando inició su actividad periodística a la edad de 18 años en el periódico *El Día*, de la capital tinerfeña, cuya sección portuaria titulada “El Puerto de lo primero”, era en aquellos años una referencia en los que el puerto mantenía una relación directa con el pulso vital de la ciudad marinera, que nace y se abriga al resguardo del macizo de Anaga.

Dos periodistas de fecunda trayectoria profesional y de grandes valores como personas, Francisco Ayala Armas y Juan Antonio Padrón Albornoz, sembraron en el doctorando la semilla por adentrarse en el mundo informativo naval y marítimo, el de la mar, los barcos y sus gentes; desde entonces se ha convertido en una constante que, al menos durante algo más de una década, entre 1983 y 1997, fue ejercicio profesional al frente de la sección marítima del periódico *Diario de Avisos*, decano de la prensa de Canarias. Desde 2009 es motivación de la página web [www.puentedemandando.com](http://www.puentedemandando.com), iniciada como un blog del mundo marítimo y que ha evolucionado después a una web informativa, convertida referencia del sector a nivel nacional.

En su afán por la investigación académica, exigente, documentada y rigurosa, el doctorando ha publicado hasta el momento medio centenar de libros, de los que algo más de una treintena están referidos exclusivamente al mundo de la mar y los barcos. Hace tiempo que la temática rebasó las fronteras regionales y en los últimos años ha publicado varios trabajos sobre empresas navieras españolas, siendo especialmente reseñables las realizadas sobre Empresa Naviera Elcano y Compañía Trasmediterránea con motivo de su 75º aniversario y Centenario, respectivamente, así como sobre la figura de Álvaro Rodríguez López, el naviero más importante de Canarias en la primera mitad del siglo XX, resultado del Trabajo de Fin de Máster en Ciencias de la Comunicación, además de otras publicaciones anteriores sobre los correíllos interinsulares canarios, Naviera Armas, Fred. Olsen, los trasatlánticos de la emigración, el turismo marítimo en Canarias o la construcción naval en La Palma, su isla natal. En relación al centenario de Trasmediterránea, al doctorando le cabe la satisfacción y la gran responsabilidad de haber asumido el cargo de comisario de la exposición celebrada en el Museu Maritim de Barcelona (MMB), celebrada entre enero y mayo de 2017, visitada por algo más de treinta mil personas y su participación en la comisión técnica encargada de la gestión de los actos conmemorativos.

A propósito del libro *La Palma y el mar*, publicado en 1993 por encargo de Presidencia del Gobierno de Canarias con motivo del quinto centenario de la fundación de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, el ahora doctorando, que entonces tenía 34 años, realizó uno de los primeros estudios sobre la construcción naval en aquella isla, que desde el último tercio del siglo XIX y hasta la primera década del siglo XX, contribuyó con algo más de un centenar de buques de diferentes tonelajes, todos en madera, para la navegación trasatlántica a Cuba e Inglaterra, países con los que existía un comercio importante; el cabotaje y la pesca. Etapa a la que pertenecen nombres muy arraigados en la isla, caso de la familia Arocena, que es de origen vasco.

Todas estas circunstancias, y algunas más cuyo detalle sería prolijo enumerar en esta justificación, han derivado en la decisión final de afrontar una tesis doctoral como colofón de una trayectoria medida en décadas, abordando un tema que es el resultado de una meditada decisión, siendo conocedores del sector de la construcción naval –a lo largo de nuestra vida profesional hemos visitado varios astilleros de España, Finlandia, Holanda y Japón y hemos asistido a una veintena de botaduras de buques civiles y

militares— y del interés que siempre hemos sentido por el mundo de la mar y los barcos, con frecuentes visitas y viajes en los que nos ha motivado el conocimiento tanto de los aspectos técnicos y prácticos de maniobra, astronomía y navegación, como los de estiba, seguridad y propulsión mecánica.

A ello contribuye, además, el conocimiento de que el estudio de la construcción naval en España, pese a los avances registrados en los últimos años, sin embargo está incompleto. De ahí nuestro compromiso con esta tesis de aportar no solo el mayor número de datos posible, dentro de un orden, sino de calibrar una argumentación crítica que contribuya, humildemente, al mejor conocimiento de los objetivos propuestos. Fuimos plenamente conscientes, desde el principio, del desafío al que nos enfrentábamos y puede que, superados los impulsos de los años mozos, sea la veteranía y el sosiego de los años de madurez los que nos han dado el aval suficiente para emprender esta tarea en los términos académicos y personales que hemos esbozado.

El hecho concreto de poseer un archivo acumulado a lo largo de los últimos cuarenta años, en el que tenemos algo más de un millar de libros de temas náuticos en lengua española, inglesa la mayoría, así como italiana, francesa, holandesa, alemana y finlandesa; un fondo documental en carpetas clasificadas por décadas en las que resulta complicado calcular el número de documentos guardados (recortes y páginas de prensa, revistas, apuntes...) y un fondo fotográfico, en papel y digital, que supera los treinta mil documentos gráficos, nos resulta gratificante en el momento de emprender el trabajo de campo, pues parte de él lo tenemos en nuestro propio despacho. La informática, felizmente, contribuye a la localización de la mayoría de los documentos cuando es preciso y, ello, unido a nuestra exigencia profesional acrisolada a lo largo de los años, nos otorgó la fiabilidad primaria de que teníamos buena reserva de flotación para emprender la navegación académica en su grado superior.

De modo que, considerando estos factores, y otros cuyo detalle excede la naturaleza de esta justificación, cuando planteamos formalmente afrontar el desafío de una tesis doctoral de este calibre, lo hicimos partiendo de la base de que queríamos hacer una contribución documentada y analítica para el mejor conocimiento del tema elegido; y lo planteamos como un *corpus* académico en el que quedara convenientemente hilvanada una trilogía entre tres actores necesarios en la escena: el protagonismo y la evolución de la construcción naval en España, su estrecha relación con la Marina militar y mercante española y referida en concreto a Compañía Trasatlántica, una de las navieras más importantes, que fue emblema y referencia del sector dentro y fuera de nuestras fronteras.

Teníamos, por tanto, el argumento perfectamente definido y se trataba de afrontarlo en las mejores condiciones para que tuviera garantías de éxito; para que el proceso de investigación, lejos de convertirse en un trabajo tedioso, fuera todo un disfrute de los años de madurez del doctorando, y así ha sido. El tema elegido, en cada uno de sus vectores, se ha convertido desde el principio en un aliciente de gran estima. Conocemos los estudios publicados sobre cada uno de los protagonistas (construcción naval, marina militar y mercante y Trasatlántica) a los que hemos hecho mención, y con todo ello desde una proyección académica y crítica hemos hilvanado un *corpus* que engloba armónicamente a los tres actores hasta ahora dispersos o solo tratados en determinados enfoques; pues hemos visto que tanto el militar como el mercante han sido tratados por separado, cuando resulta que hemos comprobado, y así lo demostramos, la estrecha relación existente entre ambos en cuanto al aprovechamiento tecnológico, los rendimientos de trabajo en los astilleros, la fiabilidad de la maestría, los medios para varadas, la producción siderúrgica de aceros y aleaciones, la fabricación y producción de maquinaria y otros equipos auxiliares y la asistencia de estudios de ingeniería naval, propulsión y mecánica, entre otros factores fundamentales; las vicisitudes de los astilleros, la dependencia tecnológica del exterior, los éxitos y los fracasos, en suma un trazo histórico amplio fundamentado en el rigor académico y fiel seguidor de las enseñanzas de quienes nos han otorgado su confianza. Como decíamos, echábamos en

falta un *corpus* amplio que aglutinase la interrelación entre los actores y ese ha sido nuestro objetivo y enfoque del trabajo, en el que hemos volcado nuestros mejores afanes.

## 1.2 OBJETIVOS

El argumento central de nuestro trabajo consiste en el desarrollo de una metodología documentada y de análisis que nos permita comprender y demostrar que la industria naval estatal y la privada en España desde finales del siglo XIX, cuando el vapor había ganado definitivamente la lucha a la vela, eran incapaces de proveer tanto a la Marina militar como a la mercante de los buques necesarios, sin contar con la ayuda técnica exterior, centralizada en Inglaterra frente a la que podían suministrar otros países que también la poseían, caso de Italia y Alemania y todo ello con un fundamento geopolítico.

Para ello,

- ✓ Estudiaremos y analizaremos la historia de la primera y la segunda revolución industrial, como introducción necesaria para conocer los avances tecnológicos que posibilitaron el desarrollo de la navegación a vapor y la industria naval, que evolucionó de modelos mixtos hacia modelos autónomos totalmente mecánicos.
- ✓ Analizaremos las capacidades y/o limitaciones de los poderíos navales de las dos naciones más importantes de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, Inglaterra y Alemania, y su papel en el concierto geopolítico de su tiempo y su incidencia en la política naval.
- ✓ Para comprender las consecuencias de cuanto antecede, entraremos en detalle en las consecuencias de la política imperialista y colonial y la necesidad de disponer de una flota mercante adecuada, tanto para el cruce del Atlántico como para la conexión con las colonias africanas y asiáticas, necesaria para el sostenimiento del conglomerado político, social y económico, momento en el que se desarrolla un protagonista singular: el trasatlántico y el buque de línea.
- ✓ Demostraremos cómo el liderazgo indiscutible de la industria naval británica influyó decisivamente en la dependencia tecnológica de terceros países, a la que quedaba supeditada el desarrollo de la Marina militar y mercante e, incluso, las vicisitudes de todo tipo sufridas por la industria nacional en sus intentos por intentar zafarse de tales ataduras, las cuales, como veremos, se mantuvieron invariables durante mucho tiempo.
- ✓ Demostraremos, asimismo, cómo el binomio industria naval – marina militar/marina mercante están estrechamente relacionados, y ambos, conjuntamente y no por separado, dependen de la eficacia de los astilleros y de las empresas suministradoras de siderurgia y equipos auxiliares, cuya tecnología, durante mucho tiempo, también tuvo una clara dependencia del exterior.
- ✓ Incluso, cuando en 1908 se constituyó la Sociedad Española de Construcción Naval, que se presentó ante la opinión pública como la mejor alternativa para el desarrollo de una industria nacional, comprobaremos cómo la dependencia tecnológica de Inglaterra es evidente e incluso está presente en la composición de su accionariado, lo cual no le eximiría de sufrir las consecuencias de los embargos políticos impuestos por guerras y otros intereses y cómo, a pesar de esas circunstancias, se convierte en un medio recurrente que, además de cumplir en plazos y mejores precios, suponía una garantía para la calidad de sus productos; algo que la industria naval nacional tardaría mucho tiempo en lograr.
- ✓ Para entender mejor el cúmulo de vicisitudes vividas entre la industria naval y la Marina militar y mercante, el mejor ejemplo, a nuestro entender, es el de Compañía Trasatlántica Española, paradigma empresarial del intento que trató de conseguir la independencia del exterior aunque la presencia extranjera ocuparía puestos clave, no solo para la construcción de sus barcos, sino también de la gestión de los astilleros, lo cual estuvo jalonado de diversas incidencias; hechos

- que demostramos con precisión y detalle en los capítulos correspondientes.
- ✓ En los diferentes periodos políticos e industriales que se sucedieron, veremos cómo, entre otros ejemplos, el tiempo en el que se implantó la autarquía en la inmediata posguerra, con una España destruida, aislada y cercada por las potencias ganadoras, las consecuencias fueron difíciles durante unos años, teniendo siempre todo controlado por el omnipresente poder público, que siempre jugó con ventaja frente a otros astilleros y navieras.
  - ✓ Todo esfuerzo difícil en el pasado tuvo su merecida recompensa cuando llegaron los años de los planes de desarrollo y de la bonanza económica y tanto la industria naval militar como la mercante española, vivió en las décadas de los años sesenta y setenta una etapa de esplendor, donde la actualización tecnológica de los astilleros, la formación profesional, el compromiso político no siempre cumplido y la nacionalización de equipos fue la nota dominante, hasta que llegó la crisis y se cebó especialmente con un sector muy expuesto a los vaivenes de la política y la economía internacional. De ello también analizaremos con detalle el proceso en su conjunto y por separado, de ahí que en los capítulos correspondientes podamos apreciar los momentos de gloria y crisis del sector.

Todos estos objetivos serán utilizados como directrices para que, finalmente,

- ✓ Demostremos que la dependencia del exterior condicionó sobremedida el desarrollo de la industria naval española y los reiterados intentos de independencia tropezaron siempre con los mismos escollos, lo cual condicionó el desarrollo de una marina militar y mercante poderosa y eficiente. Todo ello tiene su reflejo en las situaciones vividas por Compañía Trasatlántica Española, naviera de solera en la historia de la Marina mercante española, a la que hemos elegido precisamente por todo lo que representa en la historia del sector. Puesto que se trata de un tema muy amplio en el periodo cronológico establecido, los primeros 75 años del siglo XX, hemos retrocedido oportunamente en el tiempo, para la mejor comprensión de la relación causa-efecto en los procesos más significativos.
- ✓ Comprobaremos, además, cómo en los momentos de bonanza económica en los que coincidieron diversos factores (políticas de apoyo, formación profesional especializada, gestión comercial eficiente, apertura de mercados internacionales, rendimiento de alto nivel en astilleros e industria auxiliar...), se produjo una proyección extraordinaria de la construcción naval española, que incluso tuvo trascendencia internacional, hasta que llegó el momento del declive, provocado tanto por factores internos como externos, especialmente las crisis del petróleo y la fuerte competencia de terceros países.

### **1.3 METODOLOGÍA**

Hemos estructurado la tesis en doce capítulos, que están estrechamente interrelacionados entre sí, como hemos señalado. No podría ser de otro modo en nuestro objetivo para conseguir la mejor comprensión posible de cuanto tratamos de demostrar; la mejor forma, a nuestro entender, consiste en realizar un atractivo viaje en el tiempo, en el que coinciden diversos factores (económicos, políticos, industriales, tecnológicos, comerciales...) que articulan un proceso de esta naturaleza.

Aun así, podemos considerar cuatro bloques fundamentales, que son los siguientes:

#### **1.3.1 PROCESO DE GESTIÓN ACADÉMICA**

Entendemos que todo trabajo o proyecto académico debe iniciarse mediante un concienzudo y fehaciente estudio histórico, como la mejor forma para poder comprender el desarrollo de los acontecimientos. En nuestro caso ha consistido en observar y analizar la evolución histórica de la

construcción naval europea y española y su estrecha relación con la Marina militar y la Marina mercante. En algunos estudios precedentes, observamos que los elementos en cuestión se tratan por separado y nosotros hemos creído conveniente entrelazarlos, pues ello nos permite justificar, acreditar y documentar la estrecha relación existente entre ellos y, al mismo tiempo, la dependencia que subyace en su conjunto.

### **1.3.2 DEVENIR HISTÓRICO**

La mejor posición, a nuestro entender, ha sido hilvanar los procesos históricos de los grandes y los medianos astilleros españoles, pues todos ellos tienen algo en común: han conocido las mismas vicisitudes en momentos de crisis políticas, económicas y sociales y han conocido el éxito de los tiempos de esplendor, cada cual dentro de sus capacidades. En todo caso, queda ampliamente demostrada la dependencia de factores externos y como afecta a la gestión de una empresa naviera, Trasatlántica en este caso, empresa que conoció graves crisis de todo tipo a lo largo de su vida y sobrevivió a varias guerras y conflictos, sufrió la persecución política durante la Segunda República y desapareció a comienzos del siglo XXI en medio de una de las crisis periódicas del sector, lastrada por una gestión discutible.

### **1.3.3 ANÁLISIS DE LOS PROTAGONISTAS**

Que en la tesis que proponemos están claramente definidos desde el principio. De cómo en los primeros tiempos son los arsenales de Marina los protagonistas indiscutibles y únicos posibles para el desarrollo de la construcción naval en España, a pesar de las vicisitudes y los errores cometidos, pero también los avances y las gestiones de personas capaces, hasta que en el último tercio del siglo XIX comienza el despertar de la Marina militar y mercante en la transición de la vela al vapor, requerido por las necesidades de comunicación con las colonias de Cuba, Puerto Rico, Guinea y Filipinas lo cual promoverá el desarrollo de una flota que, al menos durante tres décadas, fue importada o construida en su mayoría en el Reino Unido.

De cómo la iniciativa privada abanderó esfuerzos para disponer de una industria naval propia, lo cual, aunque dependiente en buena medida del suministro tecnológico del país que condicionó durante mucho tiempo el desarrollo de la industria naval española (Reino Unido, principalmente), se vio favorecida dentro de sus posibilidades por la llegada de técnicos emprendedores procedentes de los citados países, que arraigaron pronto en las sociedades locales y consolidaron una trayectoria de servicios hasta su desaparición arrollados por el peso de las nuevas empresas industriales o supeditadas a éstas como auxiliares.

De cómo, favorecido por una conciencia nacional que pretendía revivir de las cenizas del desastre de 1898, la promulgación de la ley de 1909, la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval y el nacimiento de Euskalduna, el florecimiento de la industria siderúrgica y la experiencia de los arsenales militares fueron determinantes del desarrollo de la construcción naval, a pesar de las vicisitudes de corte político en cada una de las etapas del siglo XX.

### **1.3.4 CONCLUSIONES**

Por nuestra experiencia, la consulta amplísima de documentación que hemos realizado para la elaboración de nuestra tesis, nos ha permitido profundizar extraordinariamente en este periodo histórico concreto, cuyas principales capacidades y vicisitudes exponemos en las conclusiones de nuestro trabajo.

### 1.3.5 ESQUEMA DE TRABAJO

En los dos gráficos que se muestran a continuación, se indican esquemáticamente los pasos más significativos y las etapas del proceso de elaboración de la presente tesis.

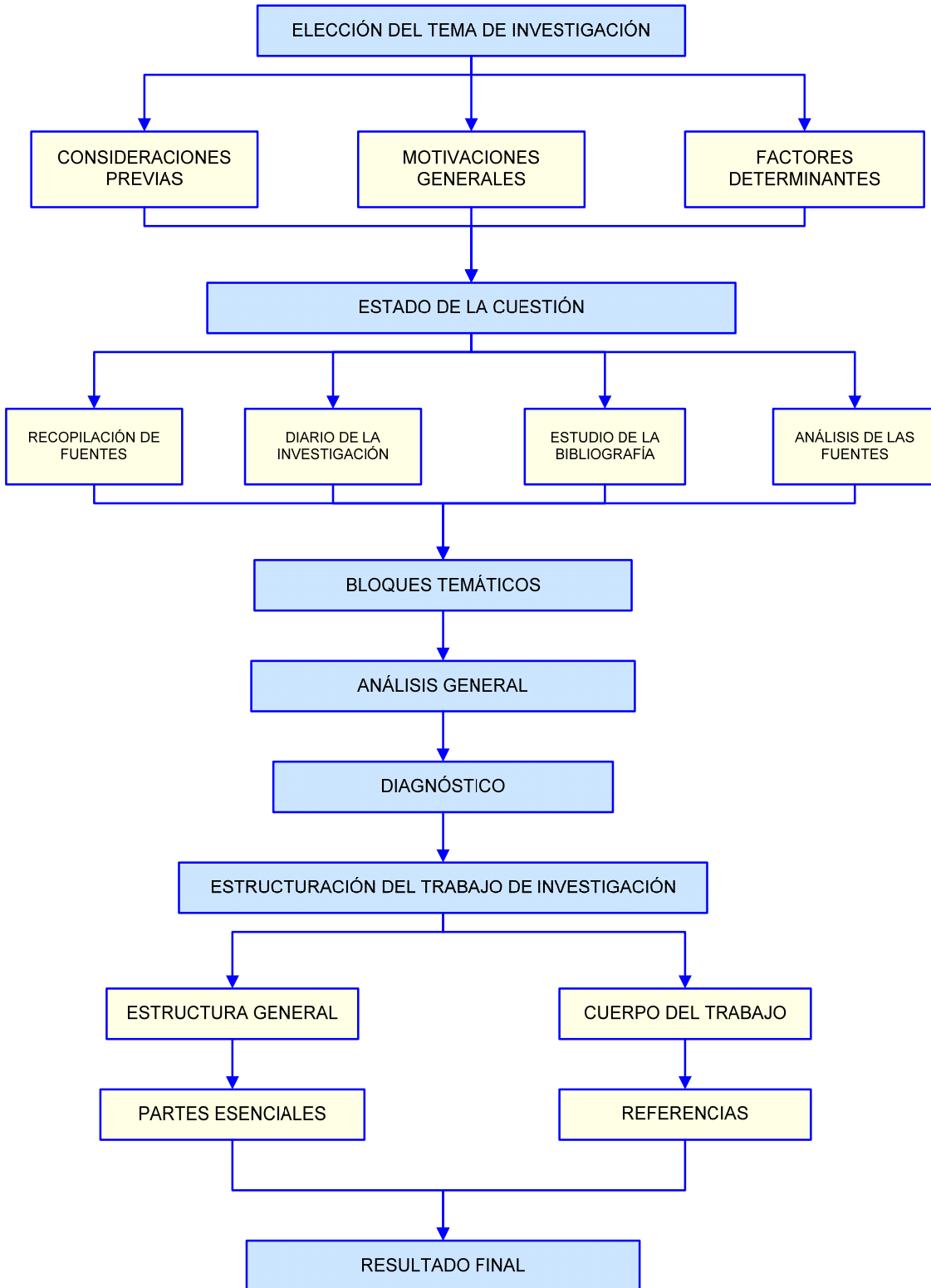


Figura 1.1 Pasos significativos en el proceso de elaboración de la tesis Doctoral

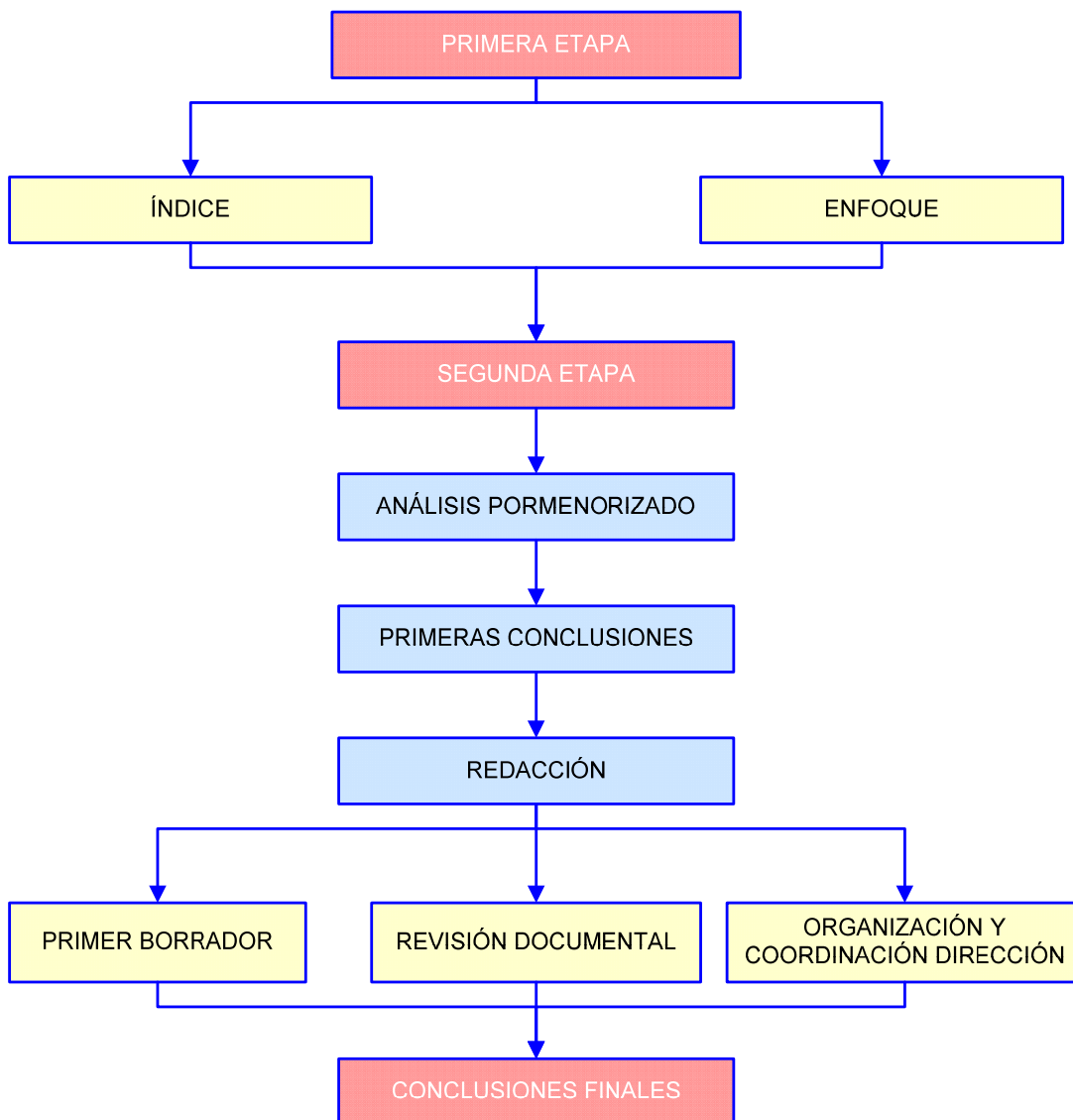


Figura 1.2 Etapas en el proceso de elaboración de la tesis doctoral

#### 1.4 ESTADO DE LA CUESTIÓN

Fruto de nuestro interés por cuanto hemos trazado, desde hace años seguimos con especial atención todo lo que se publica sobre construcción naval, marina militar y mercante (tanto española como extranjera) y la historia económica de las empresas navieras y de otra índole, entre las que destaca, ciñéndonos al caso que nos ocupa, la desaparecida Compañía Trasatlántica. Seguimos de cerca todas las novedades, tanto impresas como digitales, de publicaciones de especialistas, en muchos casos ediciones reducidas y locales y mantenemos contactos frecuentes con otros colegas interesados en temas afines.

En relación a nuestra tesis, conocemos y tenemos en nuestro poder, bien en originales, bien en copias o pdf u otros soportes digitales, un número importante de publicaciones de rigor, así como el acceso público o restringido, vía internet, a fondos bibliográficos y documentales sobre el tema que nos ocupa. Del fondo bibliográfico propio, poseemos parte importante de la colección de la *Revista de Información* de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante (1948-1986), que es referencia básica cuando se aborda ese periodo concreto. En la biblioteca de la Real Liga Naval Española, en Madrid, se encuentra

la colección de la revista *Vida Marítima*. A través de internet u otros medios es posible el acceso al Lloyd's Register of Shipping; revistas especializadas, caso de *The Motor Ship*, *Ingeniería Naval* o *Rotación*, por solo citar las más destacadas.

Además, conocemos y tenemos acceso a otras colecciones bibliográficas sobre la materia, que están perfectamente localizadas en bibliotecas públicas o privadas, caso de la Real Liga Naval Española, Comisariado Español Marítimo, Colegio de Ingenieros Navales de España (la citada revista *Ingeniería Naval* es una fuente obligada de consulta) y Museo Naval de Madrid, en este caso en lo que se refiere tanto a *Revista General de Marina* como a otros fondos; Biblioteca de Temas Gaditanos en Cádiz (donde se encuentra parte importante del archivo técnico de la flota de Trasatlántica), Museo El Dique, en el astillero de Navantia Puerto Real (en el que se encuentran los archivos históricos de los astilleros públicos españoles y algunos privados, gracias al buen hacer de su director José María Molina), Museo Maritim de Barcelona y Museo Naval de Ferrol, todos los cuales hemos visitado y consultado en más de una ocasión a lo largo del trabajo de campo de nuestra tesis. Es preciso tener en cuenta, asimismo, la extraordinaria aportación de Pablo Martín Aceña y Francisco Comín cuando abordan los cincuenta años del INI y su papel en la industrialización de España.

En lo que a construcción naval se refiere, en los últimos años se han publicado estudios académicos de autores reconocidos en el sector. El principal de todos ellos es el libro titulado *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, dirigido por Stefan Haupt y José María Ortiz-Villajos, con prólogo de Pablo Martín Aceña y en el que participan varios coautores, algunos con exhaustivas precisiones y otros con aspectos que hemos aclarado y completado en nuestra tesis, caso de algunos astilleros públicos y, sobre todo, en la evolución histórica de los astilleros privados, pues hasta ahora era un tema disperso y en nuestra tesis le hemos dado forma de *corpus*. Todo ello nos ha permitido ampliar, aportando en la mayoría de los casos información inédita. Un año después se sumó la tesis doctoral de Jesús Romero González sobre el astillero de Matagorda y a partir de entonces ha sido un goteo de nuevos trabajos, entre los que destacan los realizados por Jesús Valdaliso, Pablo Martín Aceña, José Luis Gutiérrez Molina (que ha dedicado atención preferente a los astilleros de la bahía de Cádiz, aunque ha dejado fuera el militar de La Carraca), Enric García Domingo, Juan José Alonso Verástegui, Olga Macías, José Luis Casado Soto, Antonio Lopera, José Gabriel Zurbano Melero y Maite Ibáñez, entre los principales.

Otros trabajos precedentes (Eduardo Agacino, Teófilo Guiard, Juan B. Robert, Álvaro Janini, Nemesio Mercapide, Juan Pou Muntaner, Rafael Ossa Echaburu, Rafael González Echegaray, Juan Antonio Padrón Albornoz...) son igualmente interesantes a tener en cuenta por cuanto ofrecen en la mayoría de los casos la visión de su época y ello nos ayuda cuando tratamos de afianzar las bases de un periodo cronológico que resulta bastante denso en contenidos. La construcción naval está estrechamente relacionada con las políticas navales de cada etapa y en este aspecto resulta fundamental consultar los estudios de Fernando de Bordejé y Morencos y Agustín Rodríguez González; José María Martínez-Hidalgo, Hermenegildo Franco Castañón y la mayoría de los libros de la colección Bazán, dentro del límite cronológico establecido y que han venido publicándose desde 1980.

En cuanto a la construcción naval militar tenemos en nuestro poder trabajos puntuales publicados en *Revista General de Marina*, cuyos autores son oficiales de la Armada interesados en la historia naval militar (Carlos Martínez Valverde, José Cervera Pery, José M. Blanca Carlier...) y firmas civiles reconocidas (caso de Rafael González Echegaray), hasta que Editorial Sílex publicó en 1980 el volumen *El buque en la Armada española*, que es a nuestro juicio el mejor volumen publicado hasta el momento, en el que se dan cita varios autores de peso (José Ignacio González-Aller Hierro, Carlos Moya Blanco y el ya citado Rafael González Echegaray) y en ese mismo año la entonces Empresa Nacional Bazán



empezó la publicación anual de la denominada *Colección Bazán*, que estrenó Manuel Ramírez Gabarrús con un volumen dedicado a la construcción naval militar; siendo un trabajo interesante, no obstante se trata de una síntesis general. Juan Luis Coello Lillo ha publicado dos volúmenes dedicados a los buques de guerra españoles en la posguerra y la ayuda americana, en los que, con la precisión a la que nos tiene acostumbrados, ofrece multitud de detalles inéditos sobre diversos proyectos y gestión de los astilleros militares; Alejandro Anca Alamillo, igualmente profuso, ha publicado sobre los arsenales de Cartagena, Ferrol y el astillero de La Graña; y en la misma línea están los trabajos de Antonio Villanueva Núñez, José M. de Juan García, Cristino Castroviejo y Diego Quevedo Carmona.

En cuanto a Marina mercante, los estudios realizados son más escasos y entre ellos destacan en los últimos veinte años algunos trabajos de José Cervera Pery, Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla, Jesús Valdaliso Gago, Enric García Domingo y el doctorando que suscribe. La etapa de la Segunda República está tratada con amplitud en el libro de Raúl Herrán. Tanto la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) como la Asociación de Navieros del País Vasco han hecho algunas publicaciones que son más bien el reflejo de su actividad patronal y recogen datos, la mayoría de las veces de corte publicitario o interesado, de sus asociados, pero de las que también se pueden obtener datos interesantes. En cuanto a estudios biográficos de importancia sobre destacadas personalidades relacionadas con la industria naval militar y mercante, destacan los trabajos de Eugenio Torres Villanueva en relación a la personalidad de Ramón de la Sota (1857-1936), de Pablo Díaz Morlán referido a Horacio Echevarrieta (1870-1963) y de Alfonso Ballesteros sobre la figura de Juan Antonio Suanzes (1891-1977), ministro de Industria del franquismo y todopoderoso presidente del INI.

Por lo que se refiere a Compañía Trasatlántica, el estudio menos apasionado que conocemos sobre el devenir de la centenaria naviera tristemente desaparecida, lo ha realizado el economista Juan Antonio Díaz Cano, presidente de la Real Liga Naval Española; en 2017 ha publicado un trabajo crítico que puede resultar bastante incómodo para algunos de sus coprotagonistas, especialmente en los años previos a su desaparición, a los que cita y señala con nombres y apellidos. El malogrado investigador alicantino Carlos Llorca Baus, fallecido prematuramente, nos dejó un trabajo interesante sobre Trasatlántica y las campañas de ultramar, tema en el que profundiza en detalle, como lo hace también José Luis Asúnsolo García. Rodrigo Martín Alharilla aborda el protagonismo de los marqueses de Comillas, Antonio López y López y su hijo Claudio López Brú; otras publicaciones de marcada tendencia partidista o sectaria no han sido tenidas en cuenta. Los estudios clásicos sobre Trasatlántica, como el de Francisco de Cossío publicado con motivo del centenario de la naviera, están ampliamente superados por los autores citados, a los que se suman los trabajos divulgativos de Rafael González Echegaray, Lino Pazos, Carlos Peña Alvear y Manuel Marrero Álvarez, con especial incidencia en lo que a la historia de la flota y las vicisitudes de la compañía se refiere.

Hay otros estudios fiables sobre algunas empresas navieras españolas, en cuyo desarrollo se hilvanan aspectos políticos, económicos y financieros, caso de *La Naviera Ybarra*, obra de Adolfo Castillo Dueñas e Iñigo Ybarra Mencos; *La Compañía Marítima del Nervión. Los hombres, la empresa y los barcos*, del que son coautores Manuel Torres Goiri, Eugenio Torres Villanueva y Jesús Valdaliso Gago; *Cincuentenario de CAMPSA*, de Alfonso Hernández Gil; *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, de quien suscribe; *Altos Hornos de Vizcaya. Historia de su flota. El hito de una siderurgia (1895-1988)*, de Marcos Merino Hernández y el más reciente, *Trasmediterránea 1917-2017*, en el que han intervenido Francisco Font Betanzos, Laureano García Fuentes y este doctorando. Conocemos algunas tesis que también han abordado aspectos puntuales de la construcción naval y los astilleros españoles, en el caso de los doctores Juan Carlos Rasero Balón y Jesús Romero González, ambos profesores de la Universidad de Cádiz; o dedicadas a navieras de importancia, como es el caso de Compañía Trasmediterránea, defendida por el capitán Francisco Font Betanzos.

En los tiempos que nos ha tocado vivir, existen algunas páginas web que, por sus contenidos, son dignas de consideración y así lo hemos tenido en cuenta. Conviene citar especialmente a las españolas [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com), de Vicente Sanahuja y [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es), de Laureano García Fuentes. Otras webs interesantes en materia de construcción naval las encontramos en el Reino Unido, Holanda y Noruega y como tales las relacionamos en el apartado bibliográfico.

¿Qué aportamos con nuestro trabajo? Hemos intentado hilvanar un *corpus* amplio y documentado sobre la evolución de la construcción naval en España, donde por primera vez se interrelaciona la construcción naval militar y la mercante a través de las factorías que han tenido protagonismo en su devenir. Los herederos de los arsenales de la Ilustración no solo han sido -y siguen siendo- actores insustituibles de la construcción naval militar, sino que en determinados momentos de su existencia han participado activamente en la construcción mercante, siendo especialmente notable en el caso del astillero de Bazán en Ferrol. En nuestro empeño hemos conseguido, al mismo tiempo, hilvanar un *corpus* lo más completo posible de los astilleros privados de España, lo cual nos consta que hasta ahora no existía.

Hemos refrendado las pautas que relacionan construcción naval y Marina mercante, cuya estrecha relación es una constante especialmente notable desde el momento en el que la industria nacional estuvo en condiciones de construir los buques de todas clases que ésta demandaba. Hemos analizado las vicisitudes sufridas y, además de las fuentes bibliográficas existentes, analizamos otros vectores documentales que aportan más datos, siendo, en nuestra forma de trabajar, detallistas en fechas y otros hechos precisos. A ello nos ayuda, como ya hemos justificado, nuestro archivo personal y el conocimiento que tenemos de fuentes fiables y accesibles, bien mediante el acceso a bibliotecas particulares a las que tenemos acceso o gracias a la buena voluntad de sus propietarios.

**CAPÍTULO II LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL. DESAFÍOS  
TECNOLÓGICOS Y LA EXITOSA ERA DEL  
TRASATLÁNTICO**



## 2.1 LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: CAUSAS Y EFECTOS

La mayor transformación social que se ha producido en los últimos tres siglos ha sido producto de la Revolución Industrial, fruto de un proceso en el que una sucesión de cambios económicos y tecnológicos acabarían transformando la sociedad agraria y gremial del Antiguo Régimen en las modernas sociedades industriales capaces de desarrollar un crecimiento económico sostenido. Una revolución económica con importantes efectos sociales y políticos que la convirtieron en una revolución global, la más completa transición del feudalismo al capitalismo. Una etapa de la Historia moderna que, en opinión de Feliu y Sudriá, es el origen del crecimiento económico moderno, en el que el concepto central es la innovación<sup>1</sup> y que suele compararse con frecuencia con la revolución tecnológica que se vive en la actualidad.

La Revolución Industrial tuvo su origen a mediados del siglo XVIII (c. 1760) en Gran Bretaña. Ese es, precisamente, uno de los aspectos más discutidos por los especialistas, es decir, por qué se produjo primero en un país insular y no en la Europa continental. Precisamente, la perspectiva temporal ha permitido a los historiadores distinguir distintas fases en su desarrollo, para lo cual suele emplearse, entre otros criterios, el predominio de ciertas fuentes de energía, materias primas o sectores industriales.<sup>2</sup> Razón por la cual también se han establecido diversas periodizaciones en los países capitalistas más desarrollados, sobre todo en Europa occidental y EE.UU. y se hayan acuñados dos periodos claramente diferenciados, en los que sí existe unanimidad y a los que nos referiremos más adelante.

Desde el siglo XVII en el reino de Inglaterra imperaba un régimen político estable en forma de monarquía liberal, lo que la mantenía libre de las revoluciones que afectaban a otros países de la Europa continental, en algunos de los cuales se reforzaba la figura de la monarquía absoluta. Tras la Revolución Gloriosa (1688), la organización del Estado era diferente y más moderna que la de los países europeos, lo que se aprecia en el hecho de poseer una mayor claridad en los derechos de propiedad y en la eliminación de las regulaciones de la actividad económica; lo que hacía que el mercado británico se aproximase más al libre mercado y que los impuestos, controlados por el Parlamento, fueran más bajos, mejor distribuidos y mejor gastados.

Además de las ventajas de índole natural, los gastos de defensa eran inferiores a los de los países continentales, pues la insularidad actuaría como una barrera de protección, reforzada por el desarrollo de una poderosa flota militar que mantendría su hegemonía mundial durante dos siglos, con el respaldo de una notable industria e infraestructura naval. Observamos cómo en todas las guerras del siglo XVIII en las que Gran Bretaña participó siempre obtuvo beneficios comerciales o coloniales.

El Banco de Inglaterra, fundado en 1694, garantizaba un sistema bancario organizado y la existencia de una moneda estable; condiciones que no se producirían en otros países europeos hasta finales del siglo XVIII. Otros aspectos importantes se refieren a factores sociales y económicos, como la abundancia de capitales procedentes en su mayor parte del dominio comercial británico, pues desde el siglo XVII la Marina mercante británica competía abiertamente con la flota holandesa por el control de una notable porción de los intercambios comerciales procedentes de los otros continentes en un tráfico incesante hacia Europa.

El comercio colonial proporcionaba a Gran Bretaña multitud de materias primas y mercados donde vender sus productos manufacturados, que pronto gozarían de gran demanda gracias a la potencia de su

<sup>1</sup> FELIU, Gaspar y SUDRIÁ, Carles (2007). *Introducción a la historia económica mundial*, pp. 97-98, Universitat de Valencia.

<sup>2</sup> La definición que enfatiza el cambio técnico como motor de las transformaciones económicas ha sido discutida por algunos historiadores basándose en estudios macroeconómicos, pues consideran, dado que la Revolución Industrial no provoca un crecimiento inmediato de la renta per cápita ni de la tasa de formación de capital, que el concepto de Revolución Industrial no es adecuado.

red de distribución y de su afamada calidad. Productos como el té o el tabaco, y también el tráfico de esclavos, había permitido la aparición de grandes fortunas que estaban en manos de comerciantes y banqueros.

La capacidad de la agricultura británica para producir alimentos registró un crecimiento sostenido y ello derivó hacia la denominada revolución agraria desde el momento en el que se aprobaron leyes que permitieron el cercamiento de las propiedades. Existía, además, una abundante mano de obra, pues la población británica crecía a gran ritmo debido sobre todo a los cambios experimentados en la agricultura, de modo que el suministro constante y creciente de alimentos consiguió terminar con las crisis demográficas. Una parte de esa población emigrará a las ciudades y formará la masa de trabajadores industriales.

Lo cual, en opinión de Feliu y Sudriá, “el principal condicionante de la revolución Industrial es la transformación agraria. A pesar de que no exista una relación directa entre ambos fenómenos, la capacidad de la agricultura británica para alimentar a una población creciente, alejando así el techo maltusiano, y para dejar que hombres y capitales se trasladasen a la ciudad y a la industria facilitaron el crecimiento industrial”.<sup>3</sup>

Otro factor lo encontramos en la existencia de una mayor libertad económica a causa de su debilidad relativa en relación a otros países, en los que los gremios representaban un freno a cualquier innovación en las actividades industriales. No es casual, por tanto, que fuese un británico, el escocés Adam Smith (1723-1790), considerado uno de los máximos exponentes de la economía clásica y autor de *La riqueza de las naciones* (Londres, 1776), quien hiciese la más destacada e influyente defensa de la libertad económica, al sostener que la mejor forma de emplear el capital para crear riqueza es aquella en la cual la intervención de los gobiernos es la menos posible, de modo que la mano invisible del mercado asigna siempre de la forma más eficiente los recursos económicos de un país.

Aparece también la figura frecuente de emprendedores entre los comerciantes y los grandes terratenientes, representantes de una aristocracia que permite y premia las innovaciones y la creación de riqueza, lo que contrasta con la nobleza de otros países, menos flexible, más apegada a la tierra y contraria a cualquier forma de trabajo productivo. Los impuestos al comercio en el mercado interno británico tienen menor peso, siendo muy reducidos en comparación con otros países europeos, donde era muy frecuente encontrar aduanas interiores, lo que convertía al comercio en una actividad poco productiva. De modo que en Gran Bretaña existía un mercado interior que permitía poner a la venta mayor cantidad de bienes a mejor precio, proceso que será imitado posteriormente en otros países cuando se eliminen las barreras arancelarias y aparezca el ferrocarril.

En el Reino Unido abunda el hierro y, sobre todo, el carbón. El primer mineral se extrae de las minas de los montes Peninos<sup>4</sup>, mientras que el segundo, de buena calidad y rendimiento calorífico, abunda en las minas de Inglaterra, Gales y Escocia. Un filón económico casi inagotable, pues después de tres siglos de explotación, el país sigue teniendo enormes reservas de carbón. En las inmediaciones de las minas se concentrará gran parte del potencial industrial británico, representado por una potente industria siderúrgica, básica para el suministro de materiales baratos para la construcción de máquinas, buques, ferrocarriles e infraestructuras variadas. Y, además, posee fácil y constante suministro de agua como fuente primaria, pues el clima es lluvioso, supera de promedio los mil milímetros anuales y no tiene estación seca, de modo que proporciona numerosas y constantes corrientes de agua. De ahí que la energía

---

<sup>3</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 100.

<sup>4</sup> Esta formación montañosa está situada entre el norte de Inglaterra y el sur de Escocia y tiene una longitud aproximada de unos 400 kilómetros. No es relevante en cuanto a altitud, pues el pico más alto, Cross Fell, mide 893 m.

hidráulica desempeñará un papel importante en los años previos al nacimiento y difusión de la máquina de vapor.

El hecho, además, de tratarse de un país insular genera una abundancia de puertos que tienen la misión de facilitar el comercio nacional e internacional. Factor determinante que se une a la existencia de ríos navegables y el florecimiento de la construcción de canales<sup>5</sup>, que pusieron en comunicación ríos y poblaciones, con lo cual favoreció la creación temprana de un dinámico mercado local con las ventajas que suponía la organización de un mercado nacional de gran tamaño cuando se precisaba la realización de inversiones. Anotemos un ejemplo demostrativo. En Gran Bretaña, el canal de Bridgewater, finalizado en 1769, redujo a la mitad el precio del carbón en Londres. Otra innovación fue la introducción de caminos empedrados de peaje (*turnpikes*), que a comienzos del siglo XIX formaba una red bastante extensa teniendo la capital londinense como eje central.

### 2.1.1 ESPACIO DE UN CAMBIO RADICAL

La Revolución Industrial, llamada también Primera Revolución Industrial, abarca aproximadamente desde mediados del siglo XVIII hasta 1870 y está concentrada en unos pocos procesos industriales relacionados con el comercio exterior y preparada y sostenida por el crecimiento agrario y el apoyo del poder del Estado; las transformaciones que caracterizan a la Segunda Revolución Industrial se produjeron a partir de la segunda mitad de la citada década y la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Como hemos visto, el primer periodo está focalizado en Gran Bretaña y su éxito se propagó con rapidez a una parte de Europa, de ahí que el término genérico que lo define se aplique también a la extensión tardía en el continente europeo.

Hasta entonces las estructuras económicas apenas habían experimentado cambios sustanciales desde el Neolítico. A mediados del siglo XVIII, la economía del Antiguo Régimen tenía carácter eminentemente agrícola y la producción de bienes de consumo era de tipo artesanal; condición que apenas había experimentado cambios desde la Baja Edad Media, mientras que la agricultura, muy rudimentaria en sus métodos desde el último milenio, proporcionaba a los campesinos lo imprescindible para subsistir y pagar tributos a la nobleza propietaria de las tierras. Sin embargo, en las décadas siguientes, la aparición y aplicación de una serie de técnicas innovadoras que permitieron sustituir el trabajo manual por la máquina y la energía humana y animal por la mecánica, aumentó notablemente la capacidad de obtención y transformación de materias primas nuevas o poco utilizadas hasta entonces y la fabricación a menor coste de toda clase de productos y surgió la fábrica (*factory system*) como nuevo sistema de producción en el que se implantó un nuevo proceso de producción que atrajo a grandes flujos migratorios del campo a la ciudad.

---

<sup>5</sup> Los canales se han conservado como herencia de la Revolución Industrial. El anillo de Cheshire (Cheshire Ring) forma un círculo fluvial al noroeste del país, que en su día fue el corazón industrial de Inglaterra. Con una extensión de 148 kilómetros, discurre en las proximidades de la cordillera de los Peninos, la campiña de Cheshire y la ciudad de Manchester. Tiene 92 esclusas y está conectado con el canal de Bridgewater, el primero construido en la era fluvial moderna. Existe un "ascensor" llamado Anderton, una increíble obra de ingeniería que permite superar el desnivel de 15 m de altura entre el río Weaver y el canal de Trent & Mersey. Norfolk Broads constituyen una antigua red de ríos, lagos y diques de gran extensión, para los que se necesita más de una semana para el recorrido del sistema fluvial completo y permite el acceso a la costa de Norfolk y la ciudad de Norwich. El canal Kennet & Avon, de 140 kilómetros, comunica las ciudades de Londres y Bristol. Esta vía fluvial cruza los Cotswolds y el condado de Berkshire. El canal de Oxford discurre por varias aldeas y conduce desde la ciudad de Oxford hasta las tres torres de Coventry. Regent's Canal se encuentra en Londres y atraviesa el barrio de Little Venice. El canal de Llangollen cruza la frontera entre Inglaterra y Gales y llega hasta el acueducto de Pontcysyllte, el más alto de los navegables de Gran Bretaña, que se eleva a 38 m sobre el curso del río Dee.

Lo que a priori parecía un perfeccionamiento del sistema productivo acabó afectando al conjunto de la sociedad. Prueba evidente es que el campesinado y otros gremios arruinados por los cambios producidos cohabitaron hacinados en los grandes suburbios que se formaron alrededor de las grandes ciudades, mientras eran explotados por patronos sin escrúpulos y sometidos a jornadas de sol a sol a cambio de un salario mísero, lo cual daría origen, a medida que avanzaba la industrialización, a la aparición del proletariado, como nueva clase social, lo que tendría consecuencias importantes en el transcurso del tiempo.

Consecuencia de este nuevo escenario productivo, la burguesía propietaria de fábricas, minas y otros medios de producción consiguieron multiplicar sus ganancias y, al mismo tiempo, aumentaba su poder político y económico. El capitalismo mercantil conocido hasta entonces, basado en los intercambios comerciales, cedía paso al capitalismo industrial basado en la producción de bienes y vendría para quedarse definitivamente implantado como sistema económico.

Ante este nuevo escenario, la burguesía propietaria de fábricas, minas y otros medios de producción conseguiría multiplicar sus ganancias y, al mismo tiempo, aumentaba su poder político y económico. El capitalismo mercantil conocido hasta entonces, basado en los intercambios comerciales, cedía paso al capitalismo industrial basado en la producción de bienes y vendría para quedarse definitivamente implantado como sistema económico. De modo que en la misma época en la que el Antiguo Régimen sería políticamente superado cuando la burguesía consiguió su primer triunfo sobre la aristocracia en la vorágine de la Revolución Francesa, otra revolución de tipo económica y tecnológica consolidaba su posición tanto los estratos de la sociedad del momento, dividida en burguesía y proletariado, como el capitalismo liberal, convertido en el sistema económico del mundo contemporáneo.

El trabajo era un factor abundante a comienzos de la Revolución Industrial. La población agraria inglesa continuó creciendo y pese a su baja proporción, el fuerte crecimiento poblacional que experimentó Gran Bretaña desde mediados del siglo XVIII, la fuerza de trabajo existente era suficiente. La amplia proporción que estaba ocupada en los sectores textil y siderúrgico aportaba el personal y las experiencias necesarias, de todo que los mismos trabajadores pasaban de trabajo manual a operar las máquinas, con lo cual las fábricas aprovechaban a los especialistas, ya fueran capataces, herreros, tintoreros, etc. Una parte del nuevo empresariado procedía de los sectores protoindustriales y ello, unido a que Gran Bretaña era el país que en el siglo XVIII disponía de capitales suficientes, estaba favorecido por el conocimiento del mercado, el instinto de negocio, el atrevimiento para invertir en innovaciones, la moral del enriquecimiento (todo lo que ayuda ganar dinero es bueno) y la suerte, pues como apuntan Felíu y Sudriá, “no se debe olvidar que sólo pasan a la historia los empresarios que triunfan; los fracasados son siempre más numerosos, pero olvidados”.<sup>6</sup>

La Revolución Industrial ofrecía grandes posibilidades de crecimiento, de enriquecimiento y de ascenso social y ello, al mismo tiempo, generaba fuertes desigualdades sociales. La principal consecuencia social es la aparición de la clase obrera y, dentro de ella, como segmento más numeroso, del proletariado, a quienes caracteriza la conciencia de clase, la constatación de pertenecer a una comunidad numerosa que sólo dispone para subsistir de la fuerza de sus brazos, de su capacidad de trabajo vendida a cambio de

---

<sup>6</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.* p. 116.



un salario y el sentimiento de miseria, todavía más desgarrador, ante el rápido enriquecimiento empresarial.

La clase obrera se organizaría en sindicatos y con la huelga como medida de presión obtendría, tras largas y cruentas luchas, mejorar poco a poco su penosa situación y arrancar derechos laborales a los gobiernos representantes de la burguesía, mientras que el surgimiento de nuevas ideologías políticas, como el socialismo, el comunismo y el anarquismo, aspiraban a contrarrestar las perversiones e injusticias del sistema o la destrucción de la propiedad privada en los medios de producción. En la perspectiva del tiempo, la Revolución Industrial conseguiría una mejora general en los niveles de vida y también abriría notables contradicciones, conflictos y desequilibrios inherentes al desarrollo del capitalismo.

### 2.1.2 PRIMERA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

Como hemos señalado, el modelo paradigmático de la Revolución Industrial iniciada en la segunda mitad del siglo XVIII en Inglaterra se extendió en desigual proporción a otros países del continente europeo. ¿Cuáles fueron los factores que propiciaron su aparición? El país insular había experimentado un crecimiento demográfico de cierta importancia, el sector agrícola había alcanzado una estabilidad apreciable en su producción y el comercio colonial, que era muy notable desde el siglo XVI, permitiría la acumulación de grandes capitales que serían invertidos en la industrialización, cuya producción sería absorbida por un mercado interior en expansión.

La Revolución Industrial tiene su primer episodio en la producción textil del algodón, en la que logró una serie de avances tecnológicos y organizativos relevantes. El crecimiento de esta rama industrial resultó significativo, pues en el periodo comprendido entre 1785 y 1850 multiplicó por cincuenta la producción de telas, lo cual fue posible gracias al empleo de máquinas<sup>7</sup> cuya mejora y eficiencia técnica permitiría alcanzar tales rendimientos.

Sin embargo, la innovación técnica de mayor trascendencia de la Revolución Industrial fue la máquina de vapor atmosférica, que nació con una nueva forma de aprovechamiento de la energía. Alimentada mediante carbón mineral –cuyo empleo comenzó a gran escala tras el agotamiento de los recursos forestales–, el histórico invento permitió disponer de una energía independiente de las fuerzas de la naturaleza.

Precedida en 1698 por el ingenio del mecánico Thomas Savery (c. 1650-1715) para extraer agua de las minas<sup>8</sup>, en 1711 el herrero inglés Thomas Newcomen (1663-1729) inventó una máquina de vapor que sería perfeccionada mediante una serie de mejoras continuas que culminaron con la idea desarrollada por James Watt (1736-1819), quien en 1769 patentó un diseño que, además de resolver la dispersión de

---

<sup>7</sup> A la lanzadera volante de John Kay a mediados del siglo XVIII (1760), siguieron máquinas de cardar y de hilar (caso de la *Spinning Jenny* de Hargreaves, en 1768), el telar hidráulico (water-frame, Arkwright, 1769), la hilandera mecánica y el telar *mule* de Samuel Crompton, inventado en 1785. Eli Whitney inventó la desmotadora mecánica (1793), que permitía separar las semillas del algodón del copo. En 1813 había unos 2.400 telares mecánicos en Inglaterra y a mediados de siglo rondaba los 250.000. Con ambas formas, la superioridad británica en la producción textil del sector era evidente, de modo que a lo largo del siglo XIX y hasta 1880, Gran Bretaña dominaba el 82% del comercio mundial del algodón. En 1825, Richard Roberts automatizaría la *mule* (*self-acting mule*), llamada en español como *selfactina*, que podía ser manejada por cualquier persona y multiplicaba por varios centenares la productividad de un hilador manual.

<sup>8</sup> La máquina de Savery consistía en un depósito conectado a una caldera y a dos tuberías, una de las cuales lo conectaba al agua de la mina que se pretendía extraer y otra al exterior. Esta máquina supone la primera utilización industrial del carbón para realizar trabajo mecánico y tuvo especial aplicación en la extracción de las aguas subterráneas, que suponían un grave problema para la minería, pues las bombas existentes no tenían la potencia suficiente para extraer agua desde determinadas profundidades.

la energía y consumir menos combustible mediante la introducción del condensador separado, transformaba el movimiento alternativo y rectilíneo en otro continuo y circular.<sup>9</sup>

A partir de entonces la máquina de vapor se convirtió en una fuente energética casi inagotable, que además podía instalarse en un espacio relativamente pequeño. La aplicación del vapor revolucionó la industria textil –que prescindió de los ríos para mover las máquinas cada vez mayores de hilar o tejer–, la minería y la siderometalurgia, además del sector del transporte. Las fábricas dejaron de depender de la energía hidráulica a orillas de los ríos y pudieron establecerse en las proximidades de las minas y de los puertos a los que llegaba el algodón, así como en regiones más pobladas y mejor comunicadas, concentrando la industria y las finanzas en una misma área, lo que daría origen al nacimiento de las grandes ciudades industriales.

Las máquinas y el nuevo tipo de energía exigían una organización distinta, que se materializó en el nacimiento de la fábrica industrial. Además de ser un centro de trabajo mayor y más concentrado, era un sistema de producción cualitativamente distinto, frente a los antiguos talleres artesanales. Desde el principio se caracterizó por la separación diferenciada de funciones entre patronos y obreros. El empresario aportaba los medios de producción, supervisaba la actividad e imponía una férrea disciplina; a los trabajadores, cumpliendo sus órdenes, se les asignaba una fase del proceso de fabricación que ejecutaban de forma repetitiva y mecánica; reducidos a mano de obra no cualificada o a prolongaciones deshumanizadas de la máquina, éstos vendían sus fuerzas en interminables y rutinarias jornadas. Como aspecto positivo, la fábrica era el mejor lugar donde se producían los microinventos y el aprendizaje de través del trabajo, lo que permitía introducir mejoras sencillas que podían ser muy importantes desde el punto de vista económico.<sup>10</sup>

La siderurgia, aunque algo retrasada respecto del subsector algodonero, conoció también un gran desarrollo en esta etapa. La introducción de nuevos procedimientos<sup>11</sup> y mejoras sucesivas en los procesos de coquización<sup>12</sup>, refinamiento<sup>13</sup> e inyección permitieron, en una evolución que abarca más de una centuria, abaratar notablemente los costos de producción del hierro dulce. Los procedimientos de Darby y Cort atendieron la gran demanda de este material que acompañó a la Revolución Industrial (maquinaria, puentes, armamento, construcción...) y las sucesivas innovaciones posibilitaron un suministro constante a unos precios cada vez más baratos sin necesidad de acudir a la importación de lingotes de hierro sueco y ruso. Estimulada por la demanda de maquinaria y, a partir de 1830, por la eclosión del ferrocarril, la producción creció enormemente, pues de apenas 70.000 toneladas de hierro producidas hacia 1790, se pasó a 2,7 millones en 1852, del mismo modo que a finales de siglo se exportaba alrededor del 20% de la producción.<sup>14</sup>

---

<sup>9</sup> Las máquinas de alta presión, que Watt considerada muy peligrosas, consiguieron abaratar el funcionamiento y se fabricaron máquinas más compactas e incluso portátiles. De hecho, las máquinas de alta presión permitieron la aplicación del vapor en el transporte terrestre y marítimo.

<sup>10</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 110.

<sup>11</sup> Los nuevos procedimientos perseguían tres fines: abaratar la obtención de hierro mediante la sustitución del carbón vegetal por el carbón mineral, aumentar la cantidad de hierro obtenido y reducir tiempo y carbón necesarios para los procesos.

<sup>12</sup> La innovación básica en el hierro colado fue obra de Abraham Darby, quien empezó en 1709 a utilizar carbón mineral para fundir el hierro. Hacia 1750 logró un fundido de calidad utilizando carbón de coque, obtenido destilando la hulla para aumentar su resistencia y su potencia calorífica. El coque no sólo permitía un ahorro importante, sino que evitaba la deforestación. Sin embargo, para obtener hierro dulce se tenía que refinar llevándolo al rojo con carbón vegetal y picándolo con grandes martillos desde todos los ángulos.

<sup>13</sup> La autoría del refinado del hierro corresponde a Henry Cort, quien en 1784 introdujo un doble procedimiento, la pudelación y el laminado. En la pudelación, el hierro colado pasaba a un horno de reverbero (en el que el combustible no estaba en contacto con el mineral), mientras era removido por los obreros provistos de largas palas. Debido al esfuerzo que requería en un ambiente extremadamente caluroso, era el trabajo con una media de vida más corta, pues no superaba los 35 años.

<sup>14</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 107. Es de destacar que Gran Bretaña tenía mecánicos bien instruidos a todos los niveles, entre los que destacaba un grupo de fabricantes de máquinas de precisión y máquinas-herramientas. Se cita el ejemplo de la máquina

Hacia el final de esta primera etapa de la Revolución Industrial, la aparición del ferrocarril se convirtió en otro de los acontecimientos de mayor impacto. Necesitada de un transporte económico y eficiente para el hierro y el carbón -productos voluminosos y pesados-, la industria había estimulado, desde principios del siglo XIX, los progresos en ese campo. El ferrocarril tenía menos restricciones geográficas que los canales, mayor capacidad de carga que el transporte terrestre y una velocidad mayor a la de cualquier sistema alternativo. Fue, sin duda, el medio de transporte por excelencia de la Revolución Industrial, hasta el extremo que hay especialistas que se refieren a la era del ferrocarril desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX.

Un largo proceso de ensayo y error permitió conseguir, transcurrido bastante tiempo, máquinas económicamente viables, pues la aplicación del vapor al transporte fue algo que muchos habían intentado tanto por vías terrestres como acuáticas. Richard Trevithick (1771-1833) y George Stephenson (1781-1848) diseñaron las primeras locomotoras impulsadas a vapor, cuyos prototipos terminaron por convertirse en todo un símbolo de la Revolución Industrial.

En 1801, Richard Trevithick construyó un “carruaje de vapor” con el que transportó pasajeros por las calles de Londres. En 1804 una de sus locomotoras accionadas por vapor arrastró una carga de diez toneladas a una velocidad de ocho km/h. En 1814 Stephenson había construido varias pequeñas locomotoras para ferrocarriles mineros y para la primera línea ferroviaria Stockton-Darlington, de 13 km de recorrido. En 1825 circuló el primer tren regular de pasajeros entre las ciudades de Manchester y Liverpool, en el que la locomotora *The Rocket*, diseñada por Stephenson, arrastró el convoy a 20 km/h.<sup>15</sup> Desde el principio el ferrocarril triplicó la velocidad de las diligencias de caballos y elevó su capacidad de carga a niveles ni siquiera imaginados.

El crecimiento de la red ferroviaria en las décadas siguientes tuvo consecuencias relevantes, pues facilitó los transportes de mercancías y la movilidad de la población (consolidando el crecimiento de las ciudades y la articulación del mercado interior), estimuló la demanda de carbón, maquinaria y productos siderúrgicos y contribuyó a configurar y difundir el capitalismo financiero y empresarial al precisar de grandes capitales para su construcción.

Los países más avanzados del momento –Francia, Bélgica, Alemania, EE.UU. – se interesaron muy pronto por el ferrocarril y perfeccionaron su funcionamiento para evitar descarrilamientos e iluminar los vagones, así como la consolidación de las vías y la perforación de túneles para atravesar montañas. En 1840 sólo nueve países europeos habían construido alguna línea ferroviaria y solo cuatro –Gran Bretaña, Alemania, Francia y Bélgica– superaban los 300 km de red. Sólo Gran Bretaña, con 2.390 km, quintuplicaba el kilometraje de sus inmediatos competidores y representaba dos terceras partes de los ferrocarriles europeos. Sin embargo, donde el ferrocarril tuvo un desarrollo muy rápido fue en EE.UU., pues en 1840 se habían construido 4.510 kilómetros, más que en toda Europa y en 1870 sumaba poco más de 70.000 kilómetros. En la misma época, los ferrocarriles en Europa, incluida Rusia, sumaban cien mil kilómetros, aunque la red era menos densa a medida que se alejaba de Inglaterra y Bélgica. Tras la guerra de Secesión, en 1869 se inauguró el primero de los cuatro ferrocarriles transcontinentales de que dispondría EE.UU. en 1855.

La construcción de la red ferroviaria requirió de grandes esfuerzos de trabajo y de capital y aumentó la demanda de productos industriales. En 1847, año de máxima actividad en la construcción de ferrocarriles

---

de trepanar cilindros de Wilkinson, que es responsable, en gran medida, de la eficacia de la máquina de vapor, pues impedía las fugas que se producían en los cilindros anteriores, cuyo ajuste se hacía a mano.

<sup>15</sup> La prensa inglesa, alarmada, se preguntó si el organismo humano podría resistir tales velocidades, pues los organizadores pedían una locomotora que arrastrara como mínimo doce toneladas a 16 km/h.

en Gran Bretaña, este sector empleaba el 4% de la población activa y la inversión representaba el 7% de la renta nacional.<sup>16</sup> Ello permite considerar al ferrocarril como una industria nueva con una gran demanda de mano de obra y de capitales,<sup>17</sup> que también requería hierro y carbón, piedra y ladrillos, madera, toda clase de productos mecánicos y metálicos, iluminación, etc. Además, se convirtió en un gran estímulo para la industria mecánica de construcción y reparación y para el progreso técnico, pues el ferrocarril estimuló el crecimiento en sectores complementarios, como el hospedaje, los servicios de carros y transportes locales de pasajeros, etc.

El primer ferrocarril español sería construido en 1837 en Cuba, que entonces era provincia española, para atender la línea La Habana-Güines. En la mina asturiana de Arnao, hacia 1836 se extraía el mineral mediante un sistema de vías y vagonetas que formaban trenes con tracción animal. 1848 es la fecha reconocida como el primer ferrocarril en la península, entre Barcelona y Mataró, una línea de 29,1 km que unía las poblaciones de San Adrián de Besós, Badalona y Premiá de Mar, además de las ya citadas. A partir de entonces se produjo una rápida expansión a cargo de las principales compañías ferroviarias de la época, como la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1856), la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858) y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877).

Los sectores textil y siderúrgico fueron los pilares en que se asentó esta primera fase de la Revolución Industrial. Sus efectos fueron tan trascendentes como visibles. La estática sociedad agraria sería sustituida por una sociedad industrial con rasgos modernos: crecimiento económico autoalimentado, urbanización, nueva demografía; vapor, máquinas y fábricas; humos, ruidos y hacinamiento. Tales eran los elementos que configuraban el paisaje de las ciudades industriales de la época, en cuyo anárquico urbanismo podía leerse la nueva situación social: insalubres y superpoblados suburbios obreros crecían junto a las fábricas, mientras lujosos palacetes edificadas en amplias y ajardinadas zonas residenciales reflejaban el éxito y poder de la burguesía liberal.

En el transcurso del siglo XVIII, Europa vivió grandes transformaciones en la industria química, tanto desde el punto de vista científico como en las aplicaciones, lo cual, como entienden Feliu y Sudriá, “las transformaciones fueron más importantes por las ventajas que ofrecían y por los cuellos de botella que ahorraban, que no por su espectacularidad, dado que no dieron lugar a grandes fábricas ni concentraciones industriales”.<sup>18</sup> Gran Bretaña se benefició de innovaciones que provenían en su mayor parte de otros países y cuyas aplicaciones fueron notables en varios campos.

La innovación química que tuvo mayor repercusión fue el gas, un invento producto de una larga serie de mejoras. Las primeras luces de gas eran fruto del ingenio del científico francés Philippe Lebon (1767-1804) y funcionaban con gas obtenido de la combustión de carbón vegetal. Tres años después de su trágico fallecimiento, las fábricas de Manchester estaban iluminadas por gas obtenido de la destilación de la hulla, lo mismo que algunas calles de Londres. Las innovaciones posteriores consistieron en la distribución de gas mediante tuberías y el invento del contador para el cobro de las cantidades consumidas por cada abonado. El negocio había crecido de tal modo que en 1823 había tres compañías de distribución de gas en la capital británica, que competían entre sí.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 152.

<sup>17</sup> La construcción del ferrocarril requería la intervención del Estado, que se ocupaba de expropiar los terrenos necesarios y concedía el derecho a construir las líneas a sociedades privadas, que estaban subvencionadas con bastante frecuencia. En 1842 el Gobierno francés inició la fórmula de construir las infraestructuras y cederlas por 99 años a una compañía explotadora, que se ocuparía del tendido de los raíles, la construcción de estaciones y otras estructuras.

<sup>18</sup> *Op. cit.*, p. 109.

<sup>19</sup> *Op. cit.*, p. 157.

Aunque la electricidad era conocida desde el siglo XVIII, el gas fue al principio la fuente de energía para su obtención y hasta la Revolución Industrial sólo era una curiosidad de los científicos. Su primera aplicación práctica fue la transmisión de señales a distancia mediante un aparato llamado telégrafo, gracias a un alfabeto de signos inventado por Morse (1837). El éxito fue impresionante y muy pronto los postes que conducían los hilos poblaron la geografía urbana e industrial hasta su progresiva llegada a pueblos y ciudades. Los primeros cables submarinos no tardaron en llegar, pues en 1851 Gran Bretaña quedaba conectada con el continente europeo; en 1858 con América del Norte, en 1865 con la India y en 1872 con Australia. El telégrafo supuso una ayuda extraordinaria para el comercio mundial y para la transmisión de noticias, abriendo así la puerta a los periódicos de corte informativo.

A partir de 1830, y sobre todo desde 1840, empezaron a constatarse los primeros signos de desarrollo industrial fuera de Gran Bretaña. En el continente, la Revolución Industrial se extendió principalmente a Francia, Bélgica y Alemania. En EE.UU. inició entonces su despegue industrial. Los respectivos procesos de industrialización no podían ser, ni de hecho lo fueron, estrictamente los mismos que en el pionero modelo inglés; pero, a pesar de las décadas iniciales de retraso, hacia 1870 era evidente que las distancias se acortaban con rapidez. Al mismo tiempo, en esos años se observaba ya el agotamiento de las industrias que se habían modernizado más tempranamente.

### 2.1.3 SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

A partir de 1870 se produjeron cambios que afectaron a todo el complejo industrial, pues las empresas cambiaron de tamaño y de carácter. Las empresas clásicas, promovidas por emprendedores capitalistas imbuidos del liberalismo predicado por Adam Smith vieron cómo disminuía su importancia y, al contrario, el gran volumen de las inversiones que se precisaban para la creación de otras nuevas impulsó su participación en las entidades bancarias.

A partir de entonces se produciría la creación de grandes corporaciones financiero-industriales, en su mayoría con una vocación de monopolio, lo cual colisionaba frontalmente con las tesis de Smith referidas a la libre competencia, pues los competidores tratarían de acabar con la competencia; lo cual, visto su enorme poder económico y alcance, provocó que algunos gobiernos tuvieran que legislar contra su expansión.

Llegó el momento en el que la hegemonía británica paso a una dura competencia en la que fueron líderes países como Francia y Alemania, Estados Unidos y Japón, convertidos en potencias industriales de primer orden, capaces de socavar, con éxito en muchos casos, la superioridad que hasta entonces habían tenido los británicos.<sup>20</sup> En la espectacular expansión de esta etapa y la necesidad tanto de obtener materias primas como de exportar los bienes manufacturados radica la principal motivación del imperialismo colonialista.

Así como el papel de la ciencia en la Primera Revolución Industrial había sido secundario y las innovaciones eran consecuencia del ingenio de las personalidades del momento, en el último cuarto del siglo XIX la tecnología resaltaría su carácter innovador, hasta el punto de que los avances producidos figuran entre los rasgos más relevantes de la Segunda Revolución Industrial. Predominaría el uso de las fuentes energéticas ya conocidas (carbón y vapor) y las materias primas esenciales, si bien a partir de 1870 se produjeron grandes avances en la tecnología científica, con la introducción de otras materias

---

<sup>20</sup> La difusión de la industrialización fuera de Gran Bretaña se produjo pese a los intentos del gobierno británico de monopolizar las innovaciones. Sendas leyes de 1781 y 1786 prohibían las exportaciones y la emigración de los artesanos conocedores de las nuevas técnicas. Esta segunda ley se suprimió en 1824, pero la libre exportación de maquinaria no se autorizó hasta 1846. La visita frecuente de empresarios extranjeros, que podía calificarse de espionaje industrial, contrabando de máquinas y la salida ilegal de artesanos, hizo que las nuevas técnicas fueran pronto conocidas en otros países, aunque su arraigo no fue fácil debido a problemas de experiencia, diferencias en las materias primas, falta de capital o insuficiencia del mercado.

primas que requerían un proceso previo de transformación, caso del petróleo o el caucho. Surgieron industrias mucho más tecnificadas apoyadas por los laboratorios de investigación y se aplicaron nuevos materiales, nuevas materias primas y nuevas fuentes de energía, que reemplazarían a las ya conocidas.

Sin embargo, en las décadas finales del siglo XIX destaca la sustitución progresiva del hierro por el acero, obtenido mediante una aleación de hierro y carbono dotado de mayor dureza y plasticidad.<sup>21</sup> Aunque era conocido y producido desde hacía siglos, el acero sólo pudo ser obtenido a bajo coste a partir de las sucesivas invenciones y mejoras del convertidor Bessemer, Siemens-Martin y Thomas-Gilchrist, introducidas entre 1856 y 1879. A partir de entonces el aumento de la producción resultó extraordinario, pues hacia 1890 la producción de acero superaba ya a la de hierro, y las 125.000 toneladas fabricadas en 1861 se habían multiplicado por ochenta en vísperas de la Primera Guerra Mundial. Las inversiones requeridas para el montaje de plantas derivaron hacia grandes concentraciones industriales, caso de United Steel en Estados Unidos y Krupp y Thyssen en Alemania. Los altos hornos construidos hacia 1870 duplicaban la capacidad de los existentes veinte años antes y ello había sido posible gracias a pequeñas pero importantes mejoras fruto de la experiencia.<sup>22</sup> El otro gran metal de la Segunda Revolución Industrial es el aluminio, dúctil, ligero y resistente a la corrosión, con numerosas aplicaciones, desde platos hasta motores de aviación. Su gran cliente sería la industria aeronáutica, en la que el aluminio era considerado casi como un metal precioso hasta que no se descubrió un procedimiento para su obtención más barata mediante la electrolisis (1886).

La industria química, que entonces ya había adquirido un carácter básico, también se desarrolló de forma muy importante. Los conocimientos de química orgánica permitieron la elaboración de tintes, colorantes, fibras artificiales e incluso de las primeras sustancias plásticas, como el celuloide y la baquelita. Con la introducción del método Solvay<sup>23</sup>, la fabricación de sosa cáustica a partir del amoníaco redujo su coste y permitió su aplicación a la industria del jabón, textil, papelera y cristal. En Alemania tuvo particular realce la producción de abonos minerales como fosfatos, ácido fosfórico y potasa, con amplias repercusiones sobre la agricultura, al mejorar el rendimiento de las cosechas. A partir de 1870 surgieron productos nuevos o se añadieron otros con un fuerte crecimiento, como la pasta de papel, el cemento y la aspirina (1893) en el campo farmacéutico.

En la producción de energía, la Segunda Revolución Industrial estuvo marcada por dos aportaciones que se revelarían esenciales en el siglo XX: el motor de combustión interna, cuyo invento básico fue del alemán N.A. Otto (1876) y la producción industrial de energía eléctrica. La irrupción del motor de explosión, a partir de 1860, facilitó la explotación completa de todos los derivados del petróleo, al tiempo que permitió el desarrollo de un sector nuevo, el petroquímico, que aprovechaba para calefacción doméstica e industrial lo que hasta el momento se consideraban desechos o residuos inutilizables. Los primeros motores de gasolina fueron fabricados en 1885 por Rudolf Daimler en Gran Bretaña y Karl

---

<sup>21</sup> Desde mediados del siglo XVIII, la fusión de una mezcla de hierro dulce y carbón en polvo en un crisol, permitía la obtención de un acero de gran calidad, pero en poca cantidad y muy caro. El procedimiento no fue importante hasta que a mediados del siglo XIX se trabajó con crisoles en serie, que permitía obtener piezas cada vez más grandes. Krupp presentó en la Exposición de Londres de 1851 un cilindro de acero de 2,25 toneladas, pero su precio sólo podía pagarlo la industria armamentística. El proceso de pudelación permitía obtener acero interrumpiendo el proceso cuando se consideraba que el grado de carbono era el adecuado y para ello era fundamental la experiencia del pudelador. Aunque su precio había bajado mucho, continuaba siendo caro e inseguro.

<sup>22</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 154.

<sup>23</sup> Debido al químico industrial belga Ernest Solvay (1838-1922). Ideó varios métodos de purificación de gases, pero se le conoce principalmente por el desarrollo de un método para la producción de carbonato sódico que mejoraba el método Leblanc y por la invención de la torre Solvay de carbonatado, en la que una solución de sal de amoníaco podía ser mezclada con dióxido de carbono. En 1861 adquirió su primera patente para la producción de sosa y en 1863 construyó su primera fábrica en Couillet, donde terminó de perfeccionar su método en 1872. En 1890 había fundado empresas en diversos países extranjeros y en 1900, el 95% de la crecida producción mundial de sosa provenía del proceso Solvay. La sosa es un componente esencial en numerosas aplicaciones industriales, como la fabricación del vidrio, la metalurgia o la fabricación de detergentes.

Benz en Alemania. Después de diez años de pruebas apareció el motor Diesel (1895) y el primer automóvil Ford (1896).<sup>24</sup> El automóvil representa la culminación de la Segunda Revolución Industrial como el ferrocarril lo fue para la Primera Revolución Industrial. El empleo del petróleo como combustible en los buques mercantes y militares, con un destacado rendimiento, supuso su introducción en un mercado que hasta el momento utilizaba el carbón como única fuente de energía, si bien su apogeo llegaría en el siglo XX con la popularización del automóvil.

Aunque la producción de electricidad tenía como objetivo inicial la iluminación, pronto se evidenciaron sus múltiples ventajas. El motor eléctrico era ideal por su flexibilidad y sencillez de uso, y la electricidad, además de económica, podía transportarse con facilidad. Este último aspecto tuvo importantes consecuencias, pues, con la electricidad, las fábricas pudieron alejarse de las fuentes de energía. Mientras la rueda hidráulica estaba sujeta a los ríos, y la eficacia de la máquina de vapor dependía en buena medida de su proximidad a los yacimientos de carbón, la energía eléctrica hizo posible que la localización industrial obviara estas condiciones.

Las aplicaciones de la energía eléctrica fueron múltiples: la iluminación, desde que Thomas Edison (1847-1931) patentó en 1879 la lámpara de filamento incandescente. Aunque con una importancia económica inicial mucho menor frente al desarrollo del telégrafo, el teléfono de Bell (1876) fue otro invento destacado. Mucho más importante es la radiotelegrafía (telegrafía sin hilos, TSH), obra de Marconi (1895), que permitió en un primer momento una comunicación directa con los buques en alta mar y a partir de la década de los años veinte del siglo XX, la emisión radiofónica abierta a través de la radio.

Los transportes (ferrocarriles y tranvías) o los procesos químicos de la industria, a los que ya nos hemos referido. Para su difusión surgieron grandes compañías de material eléctrico (Philips en Holanda, AEG en Alemania, General Electric y Westinghouse en Estados Unidos) y se concedió gran relevancia al cobre como elemento conductor, siendo Estados Unidos, Chile y México los principales productores. La electricidad se convirtió en la energía alternativa para el desarrollo industrial de aquellos países que no poseían importantes yacimientos de carbón y, en cambio, disponían de condiciones naturales para instalaciones hidroeléctricas, caso de Canadá, Italia, Suiza.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX la Revolución Industrial no tuvo potencia suficiente para ser determinante en la evolución del nivel de vida de Gran Bretaña, de ahí que, como señala Feliu y Sudriá, el proceso de industrialización no puede considerarse el principal responsable de los cambios en los niveles de vida. La Revolución Industrial dio oportunidades de trabajo y de especialización a muchos obreros, aunque hacia 1850 los niveles de vida eran extremadamente bajos, aun siendo superiores a los del resto de Europa. A finales del siglo XIX, una tercera parte de las familias obreras inglesas rozaba el nivel mínimo de vida, la miseria era un hecho temporal y la mitad de sus miembros moría en el asilo. El bienestar de la clase obrera no formaba parte de las preocupaciones de los empresarios ni del gobierno.<sup>25</sup>

Por último y de interés especial para esta tesis, en la navegación la sustitución de la máquina de vapor por el motor de explosión interna presenta una serie de ventajas. Comparativamente tiene unas dimensiones menores, una mayor seguridad y limpieza y una gran adaptabilidad, ya que puede ser usado con la potencia que se precise y de forma intermitente. La potencia calorífica del petróleo casi duplica

---

<sup>24</sup> Aunque desde el punto de vista económico es una innovación del siglo XX, en el que confluyen una serie de mejoras en el carburador y las bujías, el diferencial, los rodamientos a bolas (cojinetes) y ruedas de caucho, nació como medio de transporte personal que aportaba comodidad. Después se le añadió la rapidez, la disminución del coste del transporte y después de la Primera Guerra Mundial, un aumento importante de la capacidad que se tradujo en la aparición del autobús y cargas pesadas (camiones).

<sup>25</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, p. 118.

la del carbón y por su condición líquida puede ocupar espacios no aptos para el almacenamiento de carbón, de modo que los tanques de combustible necesitan menos espacio y permite una mayor autonomía. Además, la manipulación es más segura y barata, pues no obliga a tener el horno abierto y evita las duras faenas de fogoneros y paleros. Hasta los primeros años del siglo XX, el precio del petróleo no bajó lo suficiente como para que las compañías privadas y los ministerios de Marina se decidieran a equipar sus buques con turbinas de vapor.

Lo que convirtió a la electricidad en la principal innovación energética del siglo XX fue su aplicación a la iluminación, al motor eléctrico (fijo o para el transporte) y la electroquímica. Mientras que la aplicación de la electricidad necesitaba cantidades muy bajas de energía en el sector de la comunicación, proporcionada normalmente mediante pilas, las aplicaciones posteriores dependían de la capacidad de obtener grandes cantidades de electricidad y potencias muy superiores. La electricidad para tales fines se tenía que obtener de un motor primario, al principio la máquina de vapor o la turbina hidráulica, mediante la aplicación de un generador eléctrico, de los cuales el primero eficiente fue la dinamo en Gramme, en 1872.

La turbina de vapor de Parsons (1884) mejoró el aprovechamiento de los procesos térmicos para la producción de electricidad. Para la obtención de vapor se continuó utilizando el carbón, aunque después se utilizarían derivados del petróleo y a partir de 1960 el gas natural y la energía nuclear. La transmisión de electricidad a larga distancia fue posible cuando se comprobó que las pérdidas de transporte eran inversamente proporcionales a la tensión a la que era transmitido el fluido eléctrico y, por tanto, que estas disminuían si el transporte se realizaba en líneas de alta tensión, cuyas primeras se experimentaron con éxito en 1891 en Alemania. En la iluminación, el arco voltaico (1857), útil para grandes potencias lumínicas, pronto se vio complementado por la bombilla eléctrica, más pequeña y manejable, inventada en 1879 por Edison. Sin embargo, la aplicación de la electricidad más trascendente fue el motor eléctrico, que no es más que un generador que funciona al revés, es decir, la misma máquina que recibe energía y la transforma en electricidad puede recibir electricidad y transformarla en energía. De ahí la gran versatilidad de los motores eléctricos y se pueden construir con potencia lo suficientemente baja para que funciones con una pila eléctrica (un juguete, por ejemplo) o gran potencia para mover máquinas de cualquier tipo.

La primera aplicación del motor eléctrico fue el transporte. En 1879 Siemens presentó en Berlín el primer tranvía, cuyo éxito fue inmediato. Las grandes ciudades lo adoptaron rápidamente y a partir de los últimos años del siglo XIX apareció también el tren subterráneo (el Metro de Londres se inauguró en 1890 y el de París en 1898), mientras que la electrificación de las grandes líneas de ferrocarril no se produciría hasta después de 1945. El motor eléctrico permitió la aparición de un sector industrial nuevo y de gran futuro, el de los electrodomésticos (plancha, ventilador, radio, gramófono, lavadora, nevera) que empezó a difundirse en el periodo de entreguerras, estando EE.UU. con unos años de adelanto respecto de Europa. La electricidad encontró aplicación asimismo en los hornos eléctricos. Los primeros inventos importantes fueron el horno Siemens (1878), que permite aleaciones y tratamiento de metales hasta entonces impensables y el horno Moissan (1892) para procesos electroquímicos destinados a la obtención, entre otros productos, de carburo de calcio utilizado en muchos procesos químicos. El segundo gran campo es la electrolisis, que se basa en la capacidad de los polos eléctricos (ánodo y cátodo) de descomponer sustancias o de obtener reacciones químicas nuevas. La electrolisis permitió el abaratamiento de la producción de aluminio según el método Hall-Heroult, en 1886.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> FELIU y SUDRIÁ, *op. cit.*, pp. 266-267.



La electricidad generó un sector industrial propio, con una demanda creciente de conductores, aislantes, interruptores, bombillas para motores, dinamos para centrales eléctricas y aparatos de control (contadores, reóstatos, etc.) que motivaron el nacimiento de grandes empresas internacionales que aún existen en la actualidad, caso de Philips (Holanda), Brown-Boveri y Oerlikon (Suiza), Ganz (Hungría), Siemens y AEG (Alemania) y General Electric y Westinghouse (EE.UU.).

## 2.2 ÉXITOS, VICISITUDES Y DESAFÍOS TECNOLÓGICOS

La navegación oceánica había comenzado su transformación antes de que apareciera la Revolución Industrial. El tamaño de los buques seguía aumentando progresivamente y el navío artillado de tres puentes, apto para el transporte y la guerra, era la máquina de ingeniería más impresionante y más cara del siglo XVIII. La construcción naval había perfeccionado mucho la estructura y el velamen de los buques, de modo que los veleros y, entre ellos los *clippers*, fueron competitivos hasta finales del siglo XIX. En 1870, el 87% del tonelaje mundial era de buques a vela y apenas veinte años después el vapor era predominante.

Aunque a lo largo del siglo XVIII hubo varios intentos para aplicar el vapor a la navegación, históricamente se considera el invento del ingeniero Robert Fulton (1765-1815) como el primero de esta nueva etapa, que cambiaría por completo el escenario comercial y marítimo mundial. En agosto de 1807 estrenó un buque que con frecuencia se le llama *Clermont*<sup>27</sup>, aunque parece ser que su autor nunca llegó a llamarlo así, pues Clermont era el destino de su primer viaje tras un recorrido de 177 kilómetros por el río Hudson, entre Nueva York y Albany, en el que empleó 32 horas. Se le conoce como “el barco de vapor del río Norte” e incluso “el monstruo de Fulton”.

Fulton patentó el diseño de su buque de vapor en febrero de 1809 y construiría algunos más, así como el diseño del primer buque de guerra impulsado por este sistema, llamado *Demologos* y que no llegaría a verlo completado. Sería bautizado con el nombre de *Fulton the First*, en su honor.

El invento tuvo éxito y en los años siguientes fueron construidos otros buques de vapor que navegaron por los ríos de la costa Este de EE.UU., así como en tramos costeros. La novedad llegó pronto a los ríos navegables de Europa y la costa de Gran Bretaña, incluido el canal de la Mancha, la vía de comunicación más importante entre Inglaterra y el viejo continente.

El diseño de Fulton fue superado con la sustitución de las ruedas de paletas por la hélice (1836), que permitía una transmisión de la energía mucho más efectiva, pero el vapor, aunando sus fuerzas con la vela en buques mixtos, permitió cruzar más rápidamente el Atlántico (1819) e inaugurar la primera línea regular de pasajeros entre Estados Unidos e Inglaterra (1840).

En la navegación oceánica el vapor presentaba tres problemas difíciles de resolver: la escasa navegabilidad de los barcos con ruedas de paletas, el espacio necesario para almacenar el carbón y el peligro de averías o incendios. El cruce del Atlántico y, por ende, el resto del mundo, sería posible cuando dos innovaciones permitieron superar los obstáculos existentes hasta entonces: la construcción de buques de casco de hierro, que además de ser más grandes y resistentes dificultaban la propagación del fuego y la máquina de vapor de doble expansión, que ahorraba casi la mitad de carbón.

La construcción del canal de Suez (1869) dio un gran impulso a la navegación a vapor, que también ganó en seguridad con otra innovación, el radiotelégrafo (1896) y hasta los últimos años del siglo XIX

---

<sup>27</sup> Se estima que se trataba de un buque de unas cien toneladas y 45,70 m de eslora, en el que se instaló una máquina de vapor fabricada por Boulton & Watt, en Birmigham.

la mayoría de los buques fueron mixtos, es decir, de vela y vapor y navegaban a conveniencia de uno y otro sistema en virtud de las circunstancias.

Al igual que el ferrocarril, la navegación a vapor tuvo también efectos secundarios en la industria y en la mano de obra y representó un factor añadido importante a la demanda de hierro y acero. La producción industrial requirió una concentración en la producción y así como los buques de casco de madera tomaban forma a orillas de una playa o en pequeñas atarazanas, los buques de casco de hierro, y de acero después, exigían la construcción de astilleros equipados con maquinaria y obreros especializados. Pronto destacaron una serie de factorías en Gran Bretaña, Alemania, Francia y EE.UU.

Los puertos también conocieron los efectos de la aparición del vapor. Aquellos que no tenían calado suficiente quedaron en desuso o en segundo plano y los que prevalecieron, dada su situación geográfica o su poderío económico, tuvieron que dragar fondos y realizar ampliaciones. La actividad tendió a concentrarse en unos pocos puertos (Londres, Rotterdam, Hamburgo y Nueva York) y adquirieron importancia otros de poco tráfico anterior, aunque situados a distancias convenientes para que los barcos puedan repostar carbón, especialmente en las rutas que desde Gran Bretaña enlazaban con la India, Extremo Oriente y a lo largo de las costas e islas de los continentes, como es el caso de las islas principales de Canarias. En 1880, la flota británica era 1,5 veces mayor que la de EE.UU., cinco veces más grande que la de Alemania y seis veces más que la francesa.

### 2.2.1 LA HÉLICE, EL HIERRO Y EL ACERO

Después de la máquina de vapor, la siguiente gran innovación fue la aplicación de la hélice como medio propulsor en la navegación. En 1827, el ingeniero británico Robert Wilson diseñó una hélice que actuaba desde popa y hacía que el buque fuese más manejable. Las pruebas se hicieron al año siguiente en el río Firth, pero no atrajo la atención y ni siquiera sería patentado. En el mismo año se cita al inventor checo-germano Franz Ressel, quien había hecho experimentos hacia 1821 y recibió la patente seis años después; en 1829 hizo una demostración con el buque a vapor *Civetta*, que alcanzó una velocidad de seis nudos antes de explotar.

En 1836, Francis Pettit Smith obtuvo la patente del invento que aplicó en un buque de su mismo nombre que realizó pruebas en el canal de Paddington, aunque sería en 1838 cuando el inglés Smith aplicaría este invento en el vapor *Archimède*, al que acopló una hélice de tornillo similar a la ideada en 1755 por el americano Bushnell para el submarino *Turtle*. En 1839, el sueco Ericson inventó otra hélice similar que alcanzó un gran éxito en los buques construidos en Estados Unidos, si bien la fecha que marca el triunfo definitivo de la hélice se sitúa en 1845, cuando el Almirantazgo británico promovió una competición de remolque entre dos buques de vapor, uno propulsado por ruedas de paletas llamado *Alecto* y otro por hélice llamado *Rattler*.<sup>28</sup>

Otra innovación importante fue la utilización del hierro y, sobre todo, del acero en la construcción de los cascos de los buques. El empleo del hierro en la industria naval comenzó a raíz de la guerra de Crimea (1854-1856), en la que Inglaterra y Francia apoyaron a Turquía en el conflicto que este país mantenía con Rusia. Ambas potencias enviaron al mar Negro a sendas escuadras que fracasaron en su ataque al fuerte de Sebastopol, debido a la especial vulnerabilidad de los buques de casco de madera ante el impacto de los obuses Paixhams; momento en el que el emperador Napoleón III tuvo la idea de acorazar a unos buques que habían sido especialmente proyectados para batir defensas terrestres.

---

<sup>28</sup> ORTIZ-VILLAJOS, José María (José María (1998). "El cambio tecnológico en el sector de construcción naval en la historia contemporánea". En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 446, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

Tomaron forma cinco “fortalezas flotantes” que demostraron gran eficacia contra los obuses citados, aunque el concepto de un buque acorazado apareció en agosto de 1860, cuando el ingeniero y arquitecto naval francés Henri Dupuy de Lôme (1816-1885) proyectó el buque *La Glorie*, de casco de madera y blindaje por debajo de la línea de flotación y propulsado por máquina de vapor. El éxito alcanzado llevó a los ingleses a imitar rápidamente a sus vecinos y comenzó la construcción de vapores de guerra acorazados, siendo los dos primeros los buques HMS *Warrior* y HMS *Black Prince*, ambos en servicio en 1861, aunque su blindaje sólo cubría las baterías, de ahí que en menos de una década se habían convertido en buques obsoletos.

En la década de 1860 el acero comenzó a sustituir al hierro y la madera en la construcción naval militar, después de que en 1856 el descubrimiento de Bessemer permitiera la fabricación de acero barato y en grandes cantidades. En poco tiempo el nuevo metal desplazó al resto de los materiales debido a sus extraordinarias cualidades para la construcción naval, pues las planchas de acero eran de menos grosor y consecuentemente menos peso y mantenían la misma resistencia.

### 2.2.2 LA TURBINA DE VAPOR

La siguiente gran innovación fue el invento de la turbina de vapor, un desarrollo del ingeniero británico sir Charles Algernon Parsons (1854-1931), un hombre brillante que, tras su graduación en 1877 en el Saint John's College, Cambridge, trabajó en el desarrollo de un nuevo sistema de propulsión capaz de alcanzar una alta velocidad, que finalizó en 1884. El invento inicial fue conectado a una dinamo que generaba 10 HP de potencia y a partir de su expansión fue posible la producción de electricidad barata y abundante, lo cual tendría consecuencias decisivas en el transporte marítimo y en la carrera naval militar.

En 1893, Parsons y otros cinco socios fundaron la sociedad Parsons Marine Steam Turbine Co. Al año siguiente se realizó una demostración a bordo del buque experimental *Turbinia*, con el que demostró la superioridad de la turbina de vapor sobre otras máquinas de la época. La experiencia volvería a repetirse en la Revista Naval de 1897, celebrada el 26 de junio de aquel año en Spithead con motivo del jubileo de diamante de la reina Victoria, en presencia del Almirantazgo británico, el príncipe de Gales y otros dignatarios extranjeros.

En la demostración, el novedoso *Turbinia*<sup>29</sup>, debido a su alta velocidad, maniobró con agilidad entre dos grandes buques militares y evadió con facilidad a un patrullero de vigilancia de la Royal Navy que trataba de alcanzarle. Esta demostración efectiva de velocidad y potencia puso de manifiesto la superioridad de la turbina de vapor sobre la máquina de vapor y abrió la puerta a una nueva era, en la que Parsons fundó Turbinia Works, con sede en Wallsend, donde serían fabricadas las turbinas para la propulsión de dos destructores de la Royal Navy llamados HMS *Viper* y HMS *Cobra*, botados en 1899.<sup>30</sup>

El Almirantazgo asumió las cualidades de la nueva tecnología de propulsión marina. En 1900, el buque *Turbinia* cruzó el canal de la Mancha y fue exhibido en la Exposición Universal de París. En 1901 entró en servicio el primer buque comercial propulsado por turbina de vapor, llamado *King Edward*, dedicado al transporte de pasajeros por el río Clyde. En 1905, el Almirantazgo asumió que los futuros buques de la Royal Navy serían propulsados por este sistema y el punto álgido llegó en 1906 con la incorporación

<sup>29</sup> Construido en aleación de acero ligero por la firma Brown & Hood, en Wallsend, fue botado el 2 de agosto de 1894 y el 14 de noviembre siguiente realizó las primeras pruebas con una sola hélice, con resultados decepcionantes. Superados los problemas de la cavitación, la investigación de Parsons le llevó a instalar tres turbinas de flujo axial unidas a tres árboles, cada uno de los cuales hacía funcionar tres hélices, de modo que el nuevo prototipo tenía nueve hélices. En las siguientes pruebas alcanzó una velocidad record de 34 nudos. El citado buque se exhibe en el Museo Discovery de Newcastle y la turbina original se encuentra en el Museo de Ciencias de Londres.

<sup>30</sup> *Turbinia*. Tyne and Wear County Council Museums. Oct. 1981 (en [www.archive.org](http://www.archive.org); consultado el 14 de mayo de 2017).

del acorazado *Dreadnought*. Desde entonces, una parte importante de los buques de nueva construcción serían equipados con turbinas de vapor, sobre todo a partir de 1912, cuando se perfeccionó la turbina de engranaje.

### 2.2.3 EL MOTOR DIÉSEL

Otro paso muy destacado sería la utilización del petróleo como fuente energética para la navegación. En 1892 el ingeniero de origen alemán Rudolf Diesel<sup>31</sup> (1858-1913) patentó el motor diésel y un año después recibiría la patente que lleva su nombre, cuya aplicación sería de gran éxito en la navegación, aunque mucho más tardía que en el automóvil, pues sería instalado por primera vez en 1915 a bordo del buque *Selandia*, de proyecto y construcción danés.

Diesel trabajaba en el desarrollo de un motor que fuera más eficiente que los que existían entonces y consiguió que el encendido fuera interno, comprimiendo el aire en el interior del cilindro, calentándolo de tal manera que el combustible, al entrar en contacto con el aire justo antes del final del periodo de compresión, se encendía por sí mismo. Su aportación supuso enormes ventajas: motores más pequeños y más ligeros que los existentes hasta entonces, con una eficiencia teórica del 75% en comparación al 10% de las máquinas de vapor tradicionales.<sup>32</sup> En una de las pruebas estuvo a punto de perder la vida al explotar uno de los motores; el accidente demostró que el combustible podía inflamarse sin chispa.

El motor diésel acabaría desplazando a la máquina de vapor y su implantación después de la Segunda Guerra Mundial era casi absoluta, si bien ha mantenido hasta nuestros días la competencia con la turbina de vapor, pues hasta fechas más bien recientes el motor diésel no había sido capaz de conseguir las potencias de las mejores turbinas. El caso más llamativo es el de los motores de 114.800 HP destinados a los buques portacontenedores mayores del mundo, caso de la serie Triple E de AP Moller / Maersk Line.

Lo cierto es que, desde el primer tercio del siglo XX, tanto los medios de propulsión como los procesos de construcción naval de los buques han mejorado constantemente. Otros inventos, como la electricidad, la electrónica y la informática han contribuido a la mejora tecnológica del producto fabricado en los astilleros, pero acaso no han supuesto innovaciones tan relevantes como las que han supuesto la máquina de vapor o la utilización del acero. Porque hay algo que impresiona en la ingeniería naval y es el espectacular aumento del tamaño de los buques como la gran innovación tecnológica de la segunda mitad del siglo XX en la que, resueltos los problemas de resistencia estructural y los específicos de construcción, fueron superados a una velocidad asombrosa, sobre todo a raíz de la crisis de 1973.

### 2.2.4 LA PROPULSIÓN NUCLEAR

Los primeros proyectos sobre la propulsión nuclear marina datan de la década de los años cuarenta y el primer reactor de pruebas empezó a funcionar en 1953 en EE.UU. Al contrario de lo que inicialmente se pensó, la energía nuclear no ha supuesto una innovación tecnológica revolucionaria en la navegación comercial, debido a su coste, los problemas técnicos que plantea y el rechazo cada vez más extendido a la presencia en puertos comerciales de buques de este tipo. Sin embargo, en la construcción naval militar su aplicación ha sido exitosa y sería precisamente un submarino de la U.S. Navy llamado USS *Nautilus* (SSN-571), botado en enero de 1954, el primer buque movido por este tipo de energía. A éste le

---

<sup>31</sup> Diesel nació en París, ciudad a la que su familia había emigrado desde Alemania. Tenía 12 años cuando su familia tuvo que abandonar Francia al estallar la guerra franco-prusiana. Estudió en Augsburg y se graduó como ingeniero en la Universidad de Munich. Discípulo de Carl von Linde, inventor de la nevera, que representó durante una temporada en París, entre 1893 y 1897 trabajó en la compañía MAN, A.G., filial del poderoso grupo alemán Krupp, en la que desarrolló el primer motor que consumía aceite de palma, siendo presentado en la Feria Internacional de París. Desapareció en extrañas circunstancias en la noche del 29 al 30 de septiembre de 1913 cuando viajaba en barco de Amberes a Inglaterra.

<sup>32</sup> ORTIZ-VILLAJOS, *ibídem*, p. 447.

corresponde, además, el hito de ser el primero de su clase que navegó sumergido el Polo Norte, lo que sucedió el 3 de agosto de 1958.

En pocos años, tanto EE.UU. como la URSS desarrollaron importantes flotas de submarinos nucleares<sup>33</sup>, siendo especialmente visible en buques de superficie en el caso de los impresionantes portaaviones construidos para la U.S. Navy. Así como EE.UU. compartía los estudios y la tecnología nuclear con el Reino Unido, Francia, China y la Unión Soviética lo hacían por separado. EE.UU. desarrollaría unas series de diseños estandarizados fabricados por Westinghouse Electric Corp. y General Electric y Rolls Royce haría lo propio para los submarinos de la Royal Navy.<sup>34</sup>

El primer buque mercante que utilizó la energía nuclear como medio de propulsión fue el buque *Savannah*, construido en el astillero New York Shipbuilding Co., Camdem, New Jersey y botado en julio de 1959, fruto de la campaña “Átomos para la paz” promovida por el presidente Eisenhower. Lo cierto es que después de un largo periodo de pruebas y un solo viaje comercial, estrenado en agosto de 1962, acabó siendo amarrado puesto que su explotación resultaba antieconómica y desde 2008 está expuesto en Baltimore como museo flotante.

Proyectado por el ingeniero naval George G. Sharp, tiene una línea futurista, sin chimenea, con una proa muy lanzada y cubiertas amplias, lo que causa una fuerte impresión visual, que es lo que se pretendía, es decir, la expresión de la tecnología de vanguardia de EE.UU. materializada en un buque único. Podía alojar a 90 pasajeros en treinta camarotes, dotado de piscina, cine y equipado con todo el confort del mejor trasatlántico de la época. Babcock & Wilcox fabricó la central del reactor y Alfa Laval la turbina de vapor con una potencia de 20.300 HP que accionaba una hélice y mantenía una velocidad de 21 nudos, aunque en las pruebas de mar alcanzó 24 nudos. La autonomía era de 300.000 millas náuticas a una velocidad sostenida de 20 nudos con una sola carga de combustible de uranio. Los elevados costes de explotación y otros factores de índole política y medioambiental condujeron a su baja en enero de 1972.<sup>35</sup>

Alemania Federal también tuvo un buque atómico llamado *Otto Hann*. Navegó unas 650.000 millas náuticas en 126 viajes durante diez años, sin que se registraran problemas técnicos importantes, aunque los costes de explotación eran demasiado elevados y se decidió su reconversión a propulsión diésel. Japón tuvo el suyo propio, llamado *Mutsu*, aunque tuvieron escaso rendimiento debido a sus costes, problemas técnicos y la opinión pública contraria al uso de la energía nuclear, en un país que había sufrido las consecuencias devastadoras de la bomba atómica al final de la Segunda Guerra Mundial.

En el caso de la URSS, destacan los buques rompehielos *Lenin*, *Arktica* y *Sibir*. La energía nuclear ha demostrado su eficacia, tanto en el plano técnico como en el económico. Los niveles de potencia necesarios para un buque de esta clase, así como las dificultades de recarga, comparados con los de otros tipos de propulsión, son factores determinantes.

De los buques citados, el primero permaneció en servicio treinta años –aunque el reactor original fue renovado en 1970– y tiene el título de ser el primer buque de superficie propulsado por energía nuclear en el mundo. Los segundos comenzaron su andadura en 1975 y están propulsados por dos reactores. El

---

<sup>33</sup> El éxito del submarino USS *Nautilus* permitió el desarrollo de la clase *Skate*, propulsados por un único reactor, así como el portaaviones USS *Enterprise* (1960) y el crucero USS *Long Beach* (1961), dotado de dos reactores. En 1962, la U.S. Navy tenía 26 submarinos nucleares operativos y 30 en construcción.

<sup>34</sup> En los submarinos y buques de superficie mayores, la potencia del reactor alcanza 190 MW térmicos y en el caso de los submarinos franceses de la clase *Rubis*, están equipados con un reactor de 48 MW que no requiere repostar combustible en treinta años. La mayoría de los submarinos soviéticos, así como todos los buques de superficie de EE.UU. posteriores al USS *Enterprise* están propulsados por dos reactores, mientras que los submarinos disponen de uno.

<sup>35</sup> En [www.nssavannah.net](http://www.nssavannah.net); consultado el 16 de mayo de 2017.

buque *Arktica* fue el primero de su clase que alcanzó el Polo Norte. Los buques rompehielos de la clase *Taymyr*, proyectados para su utilización en aguas poco profundas, han sido construidos en Finlandia y equipados con un reactor de proyecto ruso.

### 2.2.5 EVOLUCIÓN DE LAS TÉCNICAS Y SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Como hemos explicado, la invención de la máquina de vapor y del proceso Bessemer de fabricación del acero supuso una auténtica revolución en el sector de la construcción naval. Ello afectaría a dos aspectos diferenciados, aunque ligados entre sí: las técnicas y los sistemas de construcción de buques.

A medida que el vapor se impuso a la vela y aumentó la demanda de este tipo de buques, una parte importante de los astilleros del momento incorporaron un taller de calderería dedicado a la fabricación de las máquinas de vapor y los elementos auxiliares para la propulsión de los buques. Para ello tuvieron que contratar técnicos y maestranza especializada y de ahí nacieron algunos astilleros que se convirtieron en prestigiosas fábricas de máquinas alternativas de triple expansión y más tarde de motores de combustión, caso de Burmeister & Wain en Dinamarca, Krupp en Alemania, Götaverken en Suecia y Wärtsilä en Finlandia.

La sustitución de la madera por el hierro y el acero como materiales para la construcción de los buques, hizo que los astilleros incorporaran sus propios talleres de fundición, laminación, moldeado y otros medios auxiliares. Durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX la tendencia consistía en la incorporación de las industrias auxiliares en terrenos de la propia factoría, razón por la cual los astilleros se convirtieron en muchos casos en abastecedores de material y maquinaria demandada por otros sectores, caso del ferrocarril, como veremos en detalle en la actividad de la construcción naval en España.

Hemos de advertir que no todos los astilleros tuvieron industrias auxiliares, pues ello requería de capitales, inversiones, instalaciones y terrenos suficientes donde ubicarlas, así como la capacidad tecnológica necesaria para producir equipos que, en algunas ocasiones, requerían de alta tecnología. El ejemplo es aplicable tanto en la industria naval europea como norteamericana. En el caso de España veremos cómo en el primer tercio del siglo XX se desarrolló gracias a la importación de equipos, técnicas y técnicos extranjeros, británicos principalmente y alemanes, holandeses e italianos en menor medida, lo cual, como señala Ortiz-Villajos, “no era una estrategia empresarial, sino, simplemente, una necesidad imperiosa ante la falta de capacidad técnica de la industria auxiliar española”.<sup>36</sup>

Las innovaciones producidas en los métodos de construcción naval y el cambio de la madera al hierro y después al acero, provocaron la adopción de dos técnicas que han sido claves en el desarrollo de la construcción naval moderna: el remachado, primero y la soldadura, después, convertida en la técnica de construcción más importante y dinamizadora del siglo XX.

El remachado de las planchas de los cascos y las superestructuras ha sido la técnica necesaria, que podríamos calificar de natural, de unir las planchas que componen la estructura de un buque. Con el paso del tiempo, la aplicación fue mejorando y del remachado manual se pasó al remachado neumático –que consumía una gran cantidad de energía– y de ahí al remachado hidráulico. Y aunque se llegó a alcanzar una perfección admirable, uno de los problemas básicos radicaba en la estanqueidad absoluta, lo que se hizo especialmente notable cuando comenzó el transporte de petróleo a gran escala.

---

<sup>36</sup> ORTIZ-VILLAJOS, José María (1998). “El cambio tecnológico en el sector de construcción naval en la historia contemporánea”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 457, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

Ante las necesidades de la construcción naval, justificado sobre todo por el aumento en la demanda de petroleros y la necesidad de disminuir el peso del casco<sup>37</sup> para aumentar la capacidad de carga, en la década de los años treinta se produjo un cambio de técnica, cuya implantación sería gradual –en España tardaría tres décadas a partir de entonces– consistente en la aplicación de la soldadura eléctrica, que llevaba aparejado una notable reducción de costes, tiempos de fabricación y calidad del trabajo.

La soldadura autógena coexistió con la soldadura eléctrica, aunque bastante más antigua es la soldadura a la fragua, que es la forma más conocida de la técnica de soldar, reducida en la actualidad a labores artesanas. Sin embargo, hubo un tiempo, entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, en que este tipo de soldadura se empleó en la construcción naval, aunque no en la construcción del casco, que quedaba reservada para el remachado.

Las técnicas modernas de soldadura consiguen la fusión de los extremos de las planchas metálicas que se desean unir mediante una aplicación muy intensa de calor. El empleo de la soldadura autógena se conseguía sin la intervención de materiales adicionales y consiste en el empleo del soplete de oxígeno y acetileno para fundir las partes por donde la unión ha de realizarse. Pronto se descubrió el arco eléctrico como una fuente de calor intenso que podía conseguir los mismos resultados que la llama oxiacetilénica, pero con mayor limpieza y exactitud. De ahí que el soplete se empleara para el corte de planchas y el arco eléctrico para la soldadura. Este método requiere del empleo de un electrodo de una aleación de plomo y estaño en diferentes proporciones, que al fundirse por la corriente eléctrica une los bordes de las piezas que se quieren soldar.

La soldadura moderna en la construcción naval es un invento introducido hacia 1910 por el astillero Fried Krupp, después de que en esa fecha hubiera abandonado por completo la soldadura a la fragua. La soldadura eléctrica para la construcción de cascos comenzó a utilizarse en la Primera Guerra Mundial, aunque en buques de pequeño porte. En los años siguientes la soldadura eléctrica tuvo escaso desarrollo y sólo se utilizó en casos aislados, como en la construcción del acorazado *Deutschland*. Sin embargo, desde la década de los años treinta, este método comenzó a generalizarse debido a la competencia surgida de la necesidad de reducir el peso de los buques para aumentar el peso muerto.

En 1931 la soldadura había triunfado definitivamente sobre el remachado, cuando el Germanischer Lloyd publicó un opúsculo titulado “La soldadura eléctrica en la construcción metálica de los buques marítimos y fluviales”, en el que se produjo un cambio radical de las normas establecidas hasta entonces. La Segunda Guerra Mundial resultó decisiva para el afianzamiento de la soldadura eléctrica, debido, en buena medida, a las necesidades de ahorrar material y acortar los plazos de construcción. Un buen ejemplo lo encontramos en los programas navales de los países contendientes. Los astilleros avanzados abandonaron por completo el método del remachado y emplearon en exclusividad la soldadura eléctrica.

La implantación del método se produjo de manera gradual en tres etapas. En la primera comenzó a emplearse solo en la fabricación de accesorios y estructuras secundarias. En la segunda se extendió a algunas partes estructurales importantes –mamparos y polines soldados de máquinas y motores–, en la que hubo buques soldados y remachados y la tercera, consolidada en la década de los años cuarenta, que es la del buque totalmente soldado.

Es de advertir que, durante la Segunda Guerra Mundial, la industria naval norteamericana desarrolló notablemente la soldadura eléctrica, aplicada con éxito a los programas navales de emergencia. Ello permitiría su implantación en la inmediata posguerra, con indudables ventajas: un ahorro en el peso del

---

<sup>37</sup> El remachado llevaba aparejado un problema añadido, como era el sobrepeso que suponía para el peso muerto la gran cantidad de solapes, cubrejuntas, remaches, alas de unión, etc., que implicaba el método del remachado.

buque entre un 10% y un 15%, un aumento del peso muerto en el mismo porcentaje, un mejor aprovechamiento del material, una mayor rapidez del proceso de construcción, el empleo del método de fabricación en bloques y una mejor calidad del casco en cuanto a resistencia y efectividad, así como un ahorro de costes puesto que requería menos cantidad de acero y mano de obra, debido a la mecanización de los procesos.

La técnica de la soldadura introdujo una auténtica revolución en la construcción naval similar a la que se produjo cuando se sustituyó la madera por el hierro y el acero. Lo cual afirma su certeza puesto que el cambio se apreció especialmente durante la Segunda Guerra Mundial, a consecuencia de la transformación de los métodos constructivos impuestos por la dinámica de la guerra, que precisaba acelerar el ritmo de producción lo más posible. Cuando acabó la contienda, todos los astilleros que habían implantado esta técnica continuaron con ella, considerando las ventajas que representaba y los astilleros que no la tenían la adoptaron en poco tiempo, lo cual requería de la adecuada formación de personal y la construcción de instalaciones.

El proceso de mecanización y automatización de la técnica de soldar fue posible gracias al avance en la precisión tecnológica, que ha derivado en la actualidad en la robotización. Aunque la soldadura mecánica tiene la gran ventaja de la rapidez, sin embargo hay fases en la construcción de un buque en la que la soldadura manual resulta esencial, puesto que hay procesos que no son mecanizables, como es el caso del montaje de los bloques.

### **2.3 EL LIDERAZGO DEL REINO UNIDO Y EL RECELO DE ALEMANIA**

Además del terreno económico, donde la competencia comercial entre el Reino Unido y Alemania pasó a un segundo plano a partir de 1905, la rivalidad anglo-alemana antes de 1914 alcanzó su punto culminante en las respectivas flotas de guerra, que se convirtieron en una verdadera amenaza. En numerosas ocasiones, los historiadores especializados han señalado a esta carrera armamentística como un factor determinante que contribuyó a desencadenar la Primera Guerra Mundial.<sup>38</sup>

En 1904 el almirante John Fisher, notable agitador en política naval, había sido nombrado primer lord del Almirantazgo británico e introdujo la figura del acorazado monocalibre, que hizo su aparición en febrero de 1906 con la entrega del buque HMS *Dreadnought*<sup>39</sup> y en 1908 el crucero de gran porte, que fue un buque veloz, bien armado y de blindaje ligero. Factor que resultó ser una fórmula de compromiso poco afortunada, pues aunque ganaría en velocidad y autonomía, no compensaba en su justa medida los sacrificios realizados en lo referido a la protección. El paso del tiempo se encargaría de demostrar en el transcurso de la Primera Guerra Mundial que los “cruceros rápidos” resultaron ser una presa fácil para los acorazados de fórmulas menos innovadoras.

La aparición del acorazado monocalibre ofreció a Alemania la oportunidad de competir con el Reino Unido en la construcción de nuevos buques. Con independencia del número de acorazados que pudiese producir la industria naval germana para la Hochseeflotte (Flota de Alta Mar), creada en febrero de

---

<sup>38</sup> John Keegan, padre de la historiografía militar británica, afirma que a comienzos del siglo XX existía un “condominio mundial” franco-británico y “Alemania provocó la peor de las rivalidades” al intentar rivalizar con la Royal Navy; de ahí que el Reino Unido considerase que la legislación naval alemana constituía “una amenaza injustificada a su inmemorial dominio marítimo”. En la mentalidad historicista británica, el programa de construcción naval de Wilhelm II fue el problema más grave con el que se tuvo que enfrentar el país en 1914. Niall Ferguson afirma que los británicos se negaron a aceptar el carácter legítimo de cualquier cuestionamiento a su “supremacía absoluta en los mares”.

<sup>39</sup> Construido en el astillero de Portsmouth, su entrada en servicio en diciembre de 1906 revolucionó el poder naval, pues significó un avance tan notable en la tecnología militar que su nombre quedó asociado a toda una generación de acorazados. Mantenía una velocidad de 21 nudos, lo que lo convirtió en el acorazado más rápido del mundo.



1907, parecía claro que la Royal Navy lo superaría invariablemente con la intención de preservar la superioridad de que disfrutaba.

El almirante Alfred von Tirpitz (1849-1930), arquitecto de la nueva fuerza naval, advirtió que los británicos no tolerarían desafío alguno a su hegemonía naval, si bien sostenía que Gran Bretaña tampoco desafiaría a Alemania si la existencia de un equilibrio de fuerzas navales disuadiera a la primera en sus apetencias. De ahí que su “teoría del riesgo” se mostró problemática desde el principio, pues el robustecimiento de la flota alemana acaparó importantes fondos que en origen estaban destinados al Ejército de Tierra, pilar sobre el que se apoyaba el poderío militar germano. El káiser Guillermo II, emperador de Alemania, sostenía que la flota era el instrumento para la creación de un imperio colonial alemán que convirtiera al país en un poder global, y para ello concentraba una poderosa flota militar en el mar del Norte, mientras que la Royal Navy tenía que dispersar sus fuerzas a lo largo del Imperio británico.

Gran Bretaña tenía capacidad tecnológica y financiera para asumir un programa naval que hiciera frente al pretendido por Alemania. Es conocido el desprecio con el que se ha valorado “la flota de lujo” construida en tiempos del káiser Guillermo II, considerada innecesaria y políticamente provocadora para los intereses del Reino Unido; postura que está en consonancia con otra visión británica que trata de abordar lo que denominaban el “problema alemán”.

La rivalidad marítima y el consiguiente antagonismo anglo-alemán enardecieron sin duda las pasiones y crearon una atmósfera de odio mutuo que contribuyó a la entrada de Gran Bretaña en la Primera Guerra Mundial, pues se sintió amenazada por Alemania, una nación poderosa en la Europa continental que tenía planes de futuro como potencia marítima.

El almirante Fisher fue uno de los grandes beneficiarios de esta carrera naval, pues se vio respaldado en su aspiración por capturar o destruir la flota alemana, recordando algunos episodios del pasado, como el apresamiento de la escuadra danesa en 1806 en el puerto de Copenhague —sin declaración de guerra previa— o hundiéndola en puerto. A favor de las tesis de Fisher estaba la opinión pública británica, alarmada por las historias de supuestas invasiones imaginadas por los prolíficos polemistas británicos, que cultivaban la literatura sobre una “guerra futura” con Alemania. Este clima de opinión intensificó la sensación de que la amenaza de Guillermo II estaba dirigida sobre todo contra Gran Bretaña, lo que abrió la puerta para la participación británica en la guerra, en medio de un impresionante clamor propagandístico.

Y aunque se reconociera la necesidad que tenía Alemania de una flota que le permitiera proteger sus intereses marítimo-comerciales, que entonces estaban en continuo crecimiento, para no quedar a merced de potencias rivales como el Reino Unido, la reacción británica pretendía la defensa de un control monopolístico del tráfico marítimo mundial, que no concordaba en absoluto con el resto del pensamiento político británico de base capitalista y democrática.

Sin embargo, la opinión pública británica no compartía que un hipotético “estado de equidad justa” en las relaciones marítimas internacionales estuviese al servicio de su inmunidad frente a cualquier rivalidad naval extranjera, ni había ley de relaciones internacionales que estipulase que las potencias no podían legítimamente levantar ejércitos y construir flotas de guerra, componentes necesarios de todo sistema militar que tratase de destacar a principios del siglo XX, en un contexto de competencia por la hegemonía mundial en el ámbito naval y colonial-imperial.

En 1911, cuando Winston Churchill relevó al almirante Fisher como primer lord del almirantazgo, el carbón cedía su paso al petróleo refinado como combustible para los buques de guerra de nueva

construcción. Esta decisión provocaría otra intervención militar británica en la Primera Guerra Mundial justificada por mero interés económico: el envío de una fuerza expedicionaria india a Irak, con el fin de proteger exclusivamente la refinería de la Anglo-Persian Gulf Oil Company (APOC). La sed de petróleo del lobby de presión política más poderoso del Reino Unido inspiró e impulsó toda una línea geoestratégica de intervención imperialista británica en una región tan vasta como Oriente Próximo, Oriente Medio y Asia Central.

En 1912, la Royal Navy redistribuyó su flota concentrando un número mayor en aguas metropolitanas británicas, y Churchill anunció al parlamento que el Reino Unido iba a abandonar la estrategia que le obligaba a superar en todo momento a la suma de las dos mayores marinas por detrás de la suya propia, a fin de centrarse exclusivamente en el “enemigo teutón”. La misión que llevó al ministro Richard Haldane a Alemania en 1912 no logró detener la escalada naval y, sin embargo, ni Gran Bretaña ni por supuesto Alemania podía mantener por mucho tiempo su acelerado ritmo de construcción de acorazados. Después de la misión diplomática de Haldane, la atención y las preferencias presupuestarias alemanas se desplazaron temporalmente hacia el Ejército de tierra; la competencia anglo-alemana en lo naval no desapareció, pero desde luego inició una fase de distensión relativa.

El antagonismo naval quedó delimitado y parcialmente controlado cuando los británicos consideraron que habían ganado, y que podían dejar de preocuparse por el poder de Alemania en Europa continental. De ahí que, como señala Niall Ferguson, “las interpretaciones históricas que justifican la entrada de Gran Bretaña en la Primera Guerra Mundial en argumentos de legitimidad basados en la carrera naval con Alemania son falsos y de naturaleza propagandística, esto es, lo contrario de una verdad histórica crítica”.<sup>40</sup>

En 1914 el Reino Unido contaba con la mayor flota de guerra del mundo, formada tanto por unidades de nueva construcción como de una vejez diversa, que daba protección armada a la primera flota mercante del mundo en número de barcos. Los acorazados británicos más modernos de la clase *Dreadnought* montaban artillería gruesa superior a los acorazados alemanes construidos hasta entonces, además de otras innovaciones destacadas.

Sin embargo, Alemania construía mejores buques para una flota de guerra basada en la conscripción (reclutamiento militar), equipados con blindajes de mayor calidad, cañones más modernos y efectivos y sistemas ópticos y de puntería mucho más avanzados que los británicos. En el campo de las minas, los torpedos y los proyectiles navales de artillería, Alemania también desarrolló productos mucho más eficaces y competitivos que los británicos.

Concentrados en la construcción de grandes acorazados y en el estudio de estrategias basadas en choques decisivos de grandes flotas, ni británicos ni alemanes dedicaron la atención que merecía el desarrollo del submarino, un arma nueva y de gran efecto contra el tráfico marítimo civil. Desde la óptica británica, la rivalidad naval anglo-alemana se ha esgrimido siempre como una de las causas directas del estallido de la Primera Guerra Mundial y Alemania aparece como la culpable. Del análisis de la situación, parece claro que ni la carrera naval llevó a la guerra, ni Alemania se embarcó en ella pensando en un conflicto contra Gran Bretaña.

Como se cita, el componente principal de la Hochseeflotte fueron los acorazados, organizados en escuadrones de ocho buques, aunque también existieron otras formaciones incluido el I Grupo de Exploración. En sus orígenes, la Flota de Alta mar estaba compuesta por dos escuadrones de acorazados

---

<sup>40</sup> En su libro *The Pity of War* (Allen Lane / Penguin Press, 1998), Ferguson enfatiza que el Reino Unido ganó la “carrera naval” de forma incontestable, hasta el punto de que Churchill señalaría posteriormente que, llegado 1914, “la rivalidad de las flotas navales había dejado de ser causa de fricción” con Alemania.

y en 1914 se le unió un tercero. Sin embargo, la revolución que supuso la aparición en 1906 del *dreadnought* afectó seriamente a la composición de la flota, pues los 24 buques *predreadnought* entonces existentes quedaron obsoletos y requerían su rápida sustitución. En el plazo de ocho años, cuando estalló la Primera Guerra Mundial, ya se había construido un número de buques tipo *dreadnought* suficiente para la formación de dos escuadrones, mientras los ocho *predreadnought* más modernos formaron el tercer escuadrón, a los que al inicio de las hostilidades se sumaron otros dos escuadrones adicionales de buques anticuados.

## 2.4 EL TRASATLÁNTICO, ESTRELLA DE UNA NUEVA ERA

Los antecedentes inmediatos de los primeros trasatlánticos los encontramos en los *clippers*, que hicieron su aparición a mediados del siglo XVII y, además de un limitado tráfico de pasajeros, tenían a su cargo el transporte regular de correo entre el Reino Unido y el continente americano. Su aparición corresponde en el tiempo con la expansión del poderío de la Armada inglesa, por lo que encontraba protección en las principales rutas comerciales que entonces existían y facilitaban la importación de productos exóticos. Paralelamente las rutas comerciales se extendieron por el mar del Norte y el mar Báltico y esta situación se mantendría sin alteraciones hasta la primera mitad del siglo XIX, en el que los buques veleros fueron cediendo su espacio a favor de un nuevo competidor propulsado por máquina de vapor, que se llamaría trasatlántico.

La revolución industrial y el crecimiento del comercio intercontinental a través de las colonias precisaba de rutas seguras con la metrópoli, lo que es especialmente apreciable en el caso de las grandes potencias coloniales (Gran Bretaña, Francia y Holanda), necesitadas de rutas estables para enlazar las ramificaciones de su vasto Imperio (Lejano Oriente, India, Australia, África, Caribe...). El sueño del holandés Hugo Grocio (1583-1645), de que los océanos pertenecieran a todos se materializaría a partir del siglo XVIII, cuando las grandes potencias marítimas habían alcanzado el equilibrio.<sup>41</sup> El nacimiento del concepto de aguas internacionales y la ausencia de reivindicación posterior simplificaría el desarrollo de la navegación.

A comienzos del siglo XIX los *clippers* habían alcanzado un notable desarrollo y eran capaces de cubrir largas distancias a velocidades muy estimables, capaces de enlazar Macao y Nueva York entre setenta y cien singladuras. En 1818, Black Ball Line inauguró el primer servicio regular de pasajeros entre Inglaterra y la costa Este de EE.UU. con una flota de buques veleros, en la que primaba la comodidad a bordo. Del éxito de aquella experiencia y siguiendo su ejemplo surgieron otras compañías, que ofrecían sus servicios en todo el mundo. Dos años antes, en 1816, el vapor *Elise* fue el primero que consiguió cruzar el canal de la Mancha envuelto bajo negro penacho de humo. En tiempos de Dramatic Line –la compañía naviera más veloz de la época– la duración media de la travesía entre Liverpool y Nueva York era de 30,5 días y de 20,5 días en el viaje inverso.

Se cita al buque *Savannah* como el primero a vapor que atravesó el Atlántico a mediados de 1819, aunque entonces el vapor era un medio auxiliar y experimental. Después de haber paseado por las aguas territoriales al presidente James Moore, el 24 de mayo del citado año zarpó desde el puerto de la ciudad del que toma su nombre, en viaje a Liverpool, con la esperanza de encontrar compradores en Europa y como no lo consiguió hizo el viaje de regreso a vela. De los 32 pasajeros que habían reservado billete, ninguno se atrevió a hacer el viaje, lo cual no debe sorprender, pues entonces la navegación a vapor no

---

<sup>41</sup> Grocio está considerado uno de los padres del derecho internacional y el creador de la Escuela Racionalista del derecho natural, que definió como uniforme y universal, derivado del carácter racional del hombre. En 1609 publicó *Mare liberum*, obra en la que defendía el principio de la libertad de los mares. Su obra más famosa, *De iure belli ac pacis* (*Del derecho de la guerra y de la paz*, 1625), es un alegato contra la esclavitud y un intento de prevenir y reglamentar las guerras, y constituyó uno de los primeros códigos de derecho internacional público.

convención. Se trataba de un velero de 350 toneladas equipado con una máquina auxiliar que solo funcionó unas ochenta horas de los 29 días y medio que duró la travesía y apenas unos meses después, en 1820, ante las dudas surgidas, al armador decidió prescindir de la máquina instalada a bordo.

En sentido contrario se cita al buque *Rising Star* como el primero que pudo cruzar el Atlántico en sentido este-oeste. En los anales de la historia está registrado el 22 de octubre de 1821 como la fecha en la que zarpó del puerto de Gravesend y su llegada en abril de 1822 a Valparaíso (Chile), aunque también se trataba de un velero y no hay noticias precisas del empleo que pudo hacer de la máquina propulsora.

Razón por la cual otros autores reclaman el protagonismo para el buque *Curaçao*, construido en 1826 en el Clyde, del que sí hay constancia que cruzó el Atlántico con carga y pasaje entre 1827 y 1828, aunque tampoco hay certeza de que hiciera uso continuado de su máquina.

Se apunta al buque *Royal Williams*, de bandera canadiense, como el primero que atravesó el Atlántico norte en dirección oeste-este casi enteramente a vapor. El 4 de agosto de 1833 zarpó del puerto de Quebec y arribó el 11 de septiembre siguiente. Las velas se utilizaron el tiempo necesario para limpiar los mamparos impregnados de sal de las calderas, de modo que tres cuartas partes del viaje lo hizo propulsado por la máquina de vapor.

En 1836 se fundó la sociedad British and North American Steam Co., que contrató la construcción del buque *British Queen*, estrenado en julio de 1839 en la línea entre Londres y Nueva York. Antes de esta fecha habían efectuado el viaje otros dos grandes rivales. En 1838 el buque *Sirius*, perteneciente a la British & American Steam Navigation Co., salió del puerto de Cork y arribó a Nueva York después de una travesía de 18 días y diez horas repleta de vicisitudes, siendo recibido en loor de multitud y efectuó el viaje de regreso a Falmouth con una velocidad media superior a los seis nudos. Ese mismo año, el famoso *Great Western*, uno de los buques del visionario ingeniero ferroviario Isambard Brunel (1806-1859), zarpó de Liverpool y cruzó el Atlántico a una velocidad media de ocho nudos. Había nacido la carrera por la velocidad y con ella la tradición del *gallardete azul*, una competición que pretendía hacer la travesía más rápida en el Atlántico norte, en ambos sentidos, de modo que aquel buque que la hiciera ostentaba el derecho a largar en el tope una bandera azul.<sup>42</sup>

Después de estos intentos, en 1839 apareció en la escena un personaje que habría de hacer historia y su memoria ha llegado hasta nuestros días. Se trata de Samuel Cunard (1787-1865), a cuya iniciativa se debe la fundación de la compañía British and North American Royal Mail Steam Packet Co., que resultaría adjudicataria del contrato de transporte de correo entre los puertos de Liverpool, Boston y Halifax que había convocado el año anterior el Almirantazgo británico. El contrato establecía dos rotaciones mensuales excepto en invierno, que se reducía a una sola, por un precio de 50.000 libras esterlinas, Cunard consiguió el apoyo de Robert Napier y encargó la construcción de cuatro buques de casco de madera y ruedas de paletas, que tomarían forma en los astilleros del Clyde y recibieron los nombres de *Britannia*, *Caledonia*, *Acadia* y *Columbia*. En 1840, el primero de ellos estrenó el servicio regular de pasajeros y carga realizado por un buque de vapor entre Liverpool y Boston; pronto serían apodados “paquet boats”, término que daría origen a la palabra *paquebote*. En poco tiempo, los buques iniciales destinados a largo recorrido abandonaron las ruedas de paletas como propulsión, demostrada su escasa operatividad, a favor de la hélice, un invento que perduraría en el tiempo.

Desde la orilla americana, Collins Line puso en servicio en 1850 el buque *Pacific*, que navegaba al doble de velocidad del buque *Sirius*. Esta empresa siguió un enfoque diferente, pues diseñaba y operaba

---

<sup>42</sup> Quien primero estableció estas normas fue sir Harold Keates Hales (1868-1942), político británico y armador de Hales Brothers Shipping Co., que inició el concurso de forma oficial en 1930.

buques lujosos, provistos de los adelantos de la época, tales como cámaras frigoríficas, sistemas de calefacción y otras innovaciones de la época, aunque su gestión resultaba costosa. La pérdida de dos buques tuvo consecuencias funestas para la situación financiera de la compañía, que acabaría disolviéndose en 1858. Con ellos puede afirmarse que comenzó la carrera del tonelaje en la búsqueda de desplazamientos mayores y velocidades más rápidas, con la finalidad de acortar la duración de las travesías y satisfacer el orgullo nacional con la conquista del famoso gallardete azul.

En 1843 apareció el segundo buque de Brunel, llamado *Great Britain*, de 3.450 toneladas de desplazamiento, lo que le situaba entonces como el mayor del mundo. El casco era de hierro y fue el primero de tipo oceánico propulsado por hélice; sin embargo, su aparición no obtuvo el favor del público y su carrera se volvería desastrosa, pues acabaría en accidente y sería reconvertido en almacén. A éste siguió el buque *Great Eastern*, que realizó sus pruebas de mar en septiembre de 1859 y causó auténtica sensación en junio de 1860 cuando se estrenó en la línea de Nueva York. Nunca fue un barco rentable; de hecho, arruinó a su primer propietario y a varios más, aunque su gran capacidad resultó de especial importancia para el tendido del cable submarino trasatlántico realizado entre 1865 y 1874.<sup>43</sup>

En 1854, seis años antes de la aparición del *Great Eastern*, hubo un intento italiano para establecer un servicio trasatlántico de pasajeros entre Sicilia y Nueva York, con el buque *Sicilia*, de 820 toneladas. Sin embargo, el tráfico marítimo en aquella época no tenía consistencia suficiente para mantener viajes regulares, por lo que la iniciativa pasaría a compañías de una mayor fortaleza financiera o poseedoras de contratos oficiales postales subvencionados, lo que les permitía afrontar en mejores condiciones las crisis periódicas que afectaban al sector.

La puesta en servicio del *Great Western* señaló el punto de partida de nuevas técnicas de construcción naval, en las que se observó que la capacidad de un buque aumenta más rápido que su resistencia al agua, es decir, la proporción de carbón transportado disminuye a medida que el buque es mayor. De modo que construir buques de mayor tamaño resultaba más rentable y ello tenía una relación directa, iniciada en la década de los años treinta del siglo XIX, cuando aumentó considerablemente la emigración de Europa hacia América. Estos flujos de población se convirtieron en una poderosa financiación para las empresas marítimas de la época, lo que dio origen al nacimiento de otras navieras, como Peninsular Line, en 1822, en Inglaterra y la Compagnie Générale Maritime, en 1855, en Francia, que en 1861 se convertirá en la Compagnie Générale Transatlantique.

Durante mucho tiempo, los nuevos competidores, que ofrecían una velocidad y un horario aproximadamente constante, mantenían el velamen como medio auxiliar, pues las máquinas de vapor no eran lo suficientemente fiables y con frecuencia sufrían averías en alta mar. Las velas, en la prosa poética del historiador naval tinerfeño Juan Antonio Padrón Albornoz (1928-1992), aprovechaban “la limosna de la brisa”, es decir, recogían el viento en condiciones favorables y ahorran consumo de carbón en las incipientes máquinas de vapor.

Sin embargo, la incipiente industria evidenció pronto su fragilidad. El 13 de septiembre de 1858 se produjo el hundimiento del trasatlántico *Austria*, construido un año antes en Greenock (Escocia, Reino Unido), que realizaba un viaje mensual entre los puertos de Hamburgo y Nueva York vía Southampton. Un incendio provocó un elevado número de víctimas entre los 534 pasajeros y tripulantes, cuando navegaba cerca de las costas de Terranova, de los que sólo sobrevivieron 88 personas. Este fue el primer aviso serio de la fragilidad del transporte marítimo en aquella época, en lo que a un factor tan determinante como el peligro del fuego se refiere.

---

<sup>43</sup> KLUDAS, Arnold (1986). *Great passenger ships of the world*. Vol. 1 (1858-1912), p. 8, PSL, Wellingborough.

Así como Gran Bretaña mantenía un claro liderazgo en el tráfico trasatlántico, Alemania y Francia tardaron tiempo en posicionarse en la escena. En 1856 se fundó la compañía Hamburg America Line y en 1864 la Compagnie Générale Transatlantique, que serían poseedoras de buques excepcionales. El primer episodio importante de Alemania llegó en marzo de 1898, cuando el trasatlántico *Kaiser Wilhelm der Grosse* arrebató el *gallardete azul* al trasatlántico británico *Campania*, de Cunard Line, que lo había logrado en mayo de 1893. El nuevo protagonista realizó la travesía entre Needles, isla de Wight, a Sandy Hook, en cinco días y veinte horas, a una velocidad media de 22,29 nudos, después de haber batido el año anterior el record en dirección este. Conocido por sus iniciales K.W.D.G., tenía cuatro chimeneas y era propiedad del Norddeustcher Lloyd, fundada poco después de la mencionada Hamburg America Line. Albert Ballin, propietario de esta empresa, encargó la construcción del trasatlántico *Deutschland*, un poco mayor que el citado y en el verano de 1900 le arrebató el preciado *gallardete azul* en las travesías de ida y vuelta.

Las dos grandes competidoras alemanas, Norddeustcher Lloyd y Hamburg America Line, construirían en los años siguientes un número importante de buques que elevaron el prestigio nacional. Albert Ballin fue el pionero en su empleo como cruceros de turismo invernales, época en la que disminuía el tráfico en la travesía del Atlántico. El éxito de esta iniciativa alcanzó tal popularidad que sería adoptada por la mayoría de las navieras y el propio *Deutschland*, después de diez años en servicio, sería reconvertido en crucero de turismo y rebautizado *Victoria Louise*.

El mercado presentaba un aliciente extraordinario, de modo que entre los principales puertos de Alemania y EE.UU. se establece un tráfico importante, liderado por las compañías alemanas Hamburg America Line (Hapag) y Norddeustcher Lloyd, que contratan buques novedosos.

Desde finales de la década de los años sesenta del siglo XIX, cuando Thomas Ismay adquirió la compañía White Star Line, se abrió una fuerte competencia en el mercado británico, que tenía enfrente a Cunard Line. La lucha tomó como símbolo la obtención del *gallardete azul*, que ambas compañías conseguirían varias veces a lo largo del tiempo y compartirían con Inman Line.

A partir de 1870, con la incorporación del buque *Oceanic*, White Star Line estableció un nuevo estándar en los viajes trasatlánticos, en el que ofrecía camarotes de primera clase situados a media eslora, diversas amenidades y espectáculos, grandes ojos de buey, electricidad y agua corriente. En aquella época, la citada naviera disponía de otros tres buques –*Atlantic*, *Baltic* y *Republic*– que atendían la línea Liverpool-Nueva York y todos ellos alcanzaron un gran éxito en la línea trasatlántica, por lo que decidió la construcción de otros dos, llamados *Adriatic* y *Celtic*, en los que se hacía patente los avances de la tecnología de la navegación y el lujo que dominaba las nuevas construcciones.

A partir de 1878, la compañía British and North American Royal Mail Steam Packet Co. tomaría el nombre de su fundador, Cunard Steamship Co. Desde entonces y en el plazo de cien años, el trasatlántico llegaría a multiplicar por ochenta la cifra de su tonelaje y por cuatro su velocidad. El país pionero en este esfuerzo fue Gran Bretaña, a quien seguiría Estados Unidos, Alemania, Francia e Italia, disputándose entre ellos una etapa de beneficiosos resultados para la navegación, diferenciándose nueve etapas claramente definidas.

A finales del siglo XIX las velas auxiliares se habían vuelto obsoletas y poco tiempo más mantuvieron su presencia en la arquitectura de los buques. Las siluetas, dominadas hasta entonces por proas de botolón, cedieron paso a proas en ángulo recto y se estudiaron a conciencia otros aspectos importantes del diseño hidrodinámico de los cascos y aerodinámico de las superestructuras.

El mando militar advirtió pronto el posible uso militar de los trasatlánticos. De hecho, el buque *Teutonic* se convirtió en 1889 en el primer crucero auxiliar de la historia, pues en caso de conflicto bélico podía ser fácilmente equipado con armamento de diverso calibre. Cuando entró en servicio debió impresionar al emperador germano Guillermo II, pues expresó su deseo de dotar a su país de una flota moderna en la que primara este tipo de buques.

A mediados de la década de 1880, el tamaño de los trasatlánticos había aumentado para satisfacer las necesidades del flujo migratorio hacia EE.UU. y Australia. Los buques *Umbria* y *Etruria*, construidos en el astillero John Elder & Co., en Glasgow y en servicio desde 1884, fueron los últimos de Cunard equipados con velamen auxiliar. Pronto acreditaron su competencia en la línea Liverpool-Nueva York, en la que fueron los mayores de su tiempo.

La carrera de Cunard resultaba imparable. En abril y septiembre de 1893 introdujo los buques *Campania* y *Lucania*; ambos, casi idénticos en diseño y dimensiones, fueron durante un tiempo los mayores y más rápidos del mundo y cruzaban el Atlántico norte en menos de seis días, razón por la cual ostentaron el privilegio del gallardete azul desde 1894 y en el caso del segundo lo mantuvo hasta 1898.<sup>44</sup> En EE.UU., la compañía American Line, con sede en Nueva York, ordenó la construcción en el astillero Cramp, en Filadelfia, de los trasatlánticos *St. Louis* y *St. Paul*, que entraron en servicio en mayo y octubre de 1895 en la línea Nueva York-Southampton. Es de advertir que llevaban 400 tripulantes para 1.340 pasajeros

En 1899 White Star Line estrenó el buque *Oceanic*, que fue el primero en superar en eslora, que no en tonelaje, al mítico *Great Eastern*. Lo cierto es que la construcción de este buque marcó un cambio de estrategia, en el que, frente a sus rivales, la velocidad cedió pasó a la comodidad, el lujo y la excelencia del servicio a bordo. Otros adelantos importantes para la época, como las bodegas refrigeradas, tienen en el buque británico *Ophir*, propiedad de Orient Steam Navigation Co., uno de sus primeros ejemplos, emplazado en la línea del Reino Unido a Australia.

#### 2.4.1 PRINCIPALES HITOS DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL (1845-1930)

Veamos, a continuación, los principales hitos de la construcción naval en el periodo comprendido entre 1845 y 1930, en el que se produjeron notables avances técnicos.

- **Etapa I:** Entre 1845 y 1850 se produjo el cambio de la madera por el hierro en la construcción de los cascos. En esta etapa, las calderas trabajaban a presiones de 10 a 20 libras y el consumo de carbón por caballo era de 3,5 a 4,5 libras inglesas.
- **Etapa II:** Entre 1850 y 1865 se adoptó el uso de la hélice, a medida que fue demostrando que era un medio de propulsión más eficaz que las ruedas de paletas. La presión de las calderas oscilaba entre 20 a 25 libras y el consumo por caballo, de 2,9 a 3,5 libras.
- **Etapa III:** Entre 1865 y 1875 se introdujo el uso de la máquina *compound*. La presión de las calderas era de 35 a 60 libras y el consumo por caballo de 2,9 a 2,2 libras.
- **Etapa IV:** Entre 1875 y 1885 se sustituyó el hierro por el acero y se introdujo la máquina alternativa de triple expansión. La presión en las calderas era de 60 a 125 libras y el consumo por caballo de 2,2 a 1,9 libras.

---

<sup>44</sup> KLUDAS, *op. cit.*, pp. 14-15.

- **Etapa V:** Entre 1885 y 1900 se había normalizado el empleo de las hélices gemelas, las máquinas de cuádruple expansión y el tiro forzado. La presión en las calderas era de 125 a 200 libras y el consumo por caballo de 1,9 a 1,3 libras.
- **Etapa VI:** Entre 1900 y 1910 se aplicaron las turbinas de acción directa. La presión aproximada de las calderas oscilaba en torno a 195 libras.
- **Etapa VII:** Entre 1911 y 1928 las turbinas con engranaje de reducción alcanzaron una completa garantía en su utilización. La presión aproximada en las calderas rondaba las 350 libras y el consumo por caballo era de 0,68 libras.
- **Etapa VIII:** Entre 1912 y 1928 el motor diésel fue tomando progresivamente mayor protagonismo frente a las máquinas de vapor.
- **Etapa IX:** Entre 1928 y 1930 se perfeccionaba la energía eléctrica generada por motores diésel o por turbinas de vapor.

#### 2.4.2 PRIMERA EDAD DE ORO (1897-1914)

El periodo comprendido entre 1897 y 1914 se considera la primera edad de oro de los grandes trasatlánticos. A ello contribuía la elevada demanda de la emigración europea hacia América, principalmente EE.UU. y Canadá, la fuerte competencia entre las navieras dedicadas a este tipo de tráfico y el desarrollo cada vez más exigente del confort, el tamaño y la velocidad, como elementos de distinción en un sector altamente competitivo.

En 1897 Alemania dominaba el mercado trasatlántico de pasajeros con la incorporación de nuevos buques, entre los que destacaba el trasatlántico *Kaiser Wilhelm der Grosse*, construido por encargo del Norddeutscher Lloyd, al que siguieron otros tres de la misma clase llamados *Kronprinz Wilhelm* (1901), *Kaiser Wilhelm II* (1903) y *Kronprinzessin Cecilie* (1907), todos ellos conocidos como la clase *Kaiser*, cuyo proyecto estaba inspirado en el trasatlántico *Teutonic*, de White Star Line. Además de un gran lujo para la época, incorporaban las últimas innovaciones tecnológicas y el primero –que rendía homenaje a la figura de Guillermo I de Alemania, primer jefe de Estado del Imperio alemán–, arrebató el gallardete azul a los británicos.

Fueron, además, los primeros buques de cuatro chimeneas que existieron en el mundo y aunque en realidad solo necesitaba dos, dicho mayor número imprimía a los pasajeros una sensación de tamaño, seguridad, potencia y prestigio. Al mismo tiempo, Norddeutscher Lloyd ordenó la construcción de otros siete trasatlánticos de dos chimeneas y otros cuatro Hamburg-America Line, de la denominada clase *Barbarossa*<sup>45</sup> y ésta última cuatro más de la denominada clase P.<sup>46</sup>

Aunque la contribución de Holland-America Line fue más modesta, ordenó la construcción de cuatro trasatlánticos en astilleros británicos y alemanes, que serían destinados a la línea Rotterdam-Nueva York,<sup>47</sup> con lo cual absorbía una parte importante del tráfico regular y de emigrantes de los Países Bajos y su área de influencia. De la misma época es la naviera Dominion Line, con sede en Liverpool, que

---

<sup>45</sup> La carga de trabajo se repartió entre los tres grandes astilleros alemanes de la época: Vulkan, Stettin; Blohm & Voss, Hamburgo y Schichau, Danzig. Los buques del Norddeutscher Lloyd recibieron los nombres de *Friedrich der Grosse* (1896), *Barbarossa* (1897), *Königin Luise* (1897), *Bremen* (1897), *König Albert* (1899), *Grosser Kurfürst* (1900) y *Prinzess Irene* (1900). Los buques de Hamburg-America Line fueron bautizados con los nombres de *Hamburg* (1900), *Kiautschou* (1900), *Moltke* (1902) y *Bliicher* (1902).

<sup>46</sup> El primero de ellos, llamado *Pennsylvania* (1897), fue construido en el astillero Harland & Wolff, Belfast (Irlanda del Norte); los dos siguientes, *Pretoria* (1898) y *Graf Waldersee* (1899), en Blohm & Voss y el último, *Patricia* (1899), en Vulkan, Stettin.

<sup>47</sup> Los buques recibieron los nombres de *Statendam* (1898), *Potsdam* (1900), *Rijndam* (1901) y *Noordam* (1902).



contrató ocho buques destinados a la línea Liverpool-Boston y la compañía danesa Det Forenade D/S, con otros tres buques destinados a la línea Copenhague-Nueva York.

En julio de 1900 la naviera alemana Hamburg-America Line recibió el trasatlántico *Deutschland*, también de cuatro chimeneas y destinado a la línea Hamburgo-Nueva York, que alcanzó una velocidad de 22,42 nudos en el viaje de ida y 22,46 nudos en el viaje de regreso y conquistó fácilmente el *gallardete azul*. Esta carrera por la velocidad se realizaba a expensas de consumir grandes cantidades de carbón y de la incomodidad del pasaje y la tripulación, pues las vibraciones eran muy considerables.

En América del Norte, la compañía Canadian Pacific Railway (CPR) había consolidado su posición en un tráfico que combinaba buques y ferrocarriles. En 1891, CPR extendió su presencia en el Pacífico, con el primer servicio trasatlántico en el otro lado del mundo y a partir de 1903 irrumpió en el Atlántico norte debido a la fuerte corriente migratoria hacia el oeste de Canadá como resultado de las tierras libres ofrecidas para su colonización por el gobierno canadiense.

En la misma época, el banquero americano John Pierpont Morgan acarició la idea de lograr un imperio marítimo mediante la agrupación de un número de empresas navieras. Para ello fundó la International Mercantile Marine Co., a la que en 1902 se añadieron Leyland Line y White Star Line, ambas con sede en Liverpool. A comienzos del siglo XX, esta naviera había alcanzado una gran popularidad tras la incorporación en agosto de 1899 del trasatlántico *Oceanic* y de los “Big Four”<sup>48</sup> entre 1901 y 1907 y, paralelamente, firmó acuerdos con las navieras alemanas para un reparto del tráfico en el Atlántico norte, consiguiendo con ello aislar a Cunard Line.

Lejos de arredrarse y conocedora de su mercado, Cunard Line logró en 1902 un acuerdo financiero con el gobierno británico para la construcción de dos nuevos trasatlánticos, cuyos proyectos fueron encargados al arquitecto naval Leonard Peskett y diseñados para mantener una velocidad de 24 nudos. El gobierno accedió a la financiación con la condición de que pudieran ser requisados en caso de conflicto bélico y transformados en cruceros auxiliares.

En 1905 Cunard Line había equipado el buque *Carmania* con turbinas de vapor, con lo que superó en velocidad a su gemelo *Caronia*, que estaba propulsado por cuatro máquinas de vapor de cuádruple expansión. En aquel momento eran los mayores de su flota y, al mismo tiempo, la utilización en otros buques de diferentes sistemas de propulsión permitía evaluar las capacidades y fiabilidad de cada uno de ellos, del que se obtuvo la conclusión de que eran menos ruidosos y tenían menos vibraciones. El resultado fue que las turbinas instaladas en el buque *Carmania* alcanzaron un resultado satisfactorio y se decidió equipar con este medio de propulsión a los nuevos trasatlánticos *Lusitania* y *Mauretania*. El primero entró en servicio en agosto de 1907 y el segundo, en noviembre de ese mismo año; éste ganó el *gallardete azul* y lo retuvo ininterrumpidamente durante 22 años. En su momento fueron los mayores del mundo, con cuatro chimeneas y una apariencia imponente, con un 50% más de espacio para cada pasajero respecto de sus rivales y ofrecían un lujo sin precedentes.

Mientras Allan Line, con sede en Glasgow, abrió la línea Liverpool-St. John con cuatro buques de segundo nivel que no competían en velocidad, en Alemania, Hamburg-America Line encargó la construcción de tres trasatlánticos de la clase *Amerika*<sup>49</sup>, de dos chimeneas, el primero de los cuales, con dicho nombre y puesto en servicio en octubre de 1905, sería el de mayor eslora del mundo aunque por

<sup>48</sup> Los “Big Four” fueron construidos en el astillero Harland & Wolff: *Celtic* (1901), *Cedric* (1903), *Baltic* (1904) y *Adriatic* (1907).

<sup>49</sup> El primero de la serie fue construido en el astillero Harland & Wolff y los dos restantes, *Kaiserin Auguste Victoria* (1906) y *George Washington* (1909), en el astillero Vulkan, Stettin.

poco tiempo. Paralelamente, Holland America Line contrató dos nuevos trasatlánticos<sup>50</sup> para la línea Rotterdam-Nueva York e igual número Canadian Pacific<sup>51</sup>, para la línea Liverpool-Quebec. Royal Mail Lines, por su parte, encargó una serie de ocho buques de la clase A para la línea de América del Sur<sup>52</sup> y Lamport & Holt Lines estableció la línea Nueva York-La Plata, para la que contrató la construcción de cuatro buques.<sup>53</sup>

El hecho de que Cunard Line mantuviera largo tiempo el *gallardete azul* no impidió que otras navieras compitieran en términos de tamaño y lujo. En junio de 1911 White Star Line estrenó el buque *Olympic*<sup>54</sup>, primero de un trío de 45.000 toneladas de registro y cuatro chimeneas, conocidos como la clase *Olympic* y de la que también formaban parte los trasatlánticos *Titanic*<sup>55</sup> y *Britannic*.<sup>56</sup> Estos buques superaban en 30 m de eslora a los buques de Cunard y en casi quince mil toneladas de registro y, como era su objetivo, nacieron para atraer a la masa de pasajeros y, sobre todo de emigrantes, que se movía entre Europa y América del Norte, a los que trataba con respeto y hacía agradable su estancia a bordo.

El desmesurado aumento en el tamaño de los trasatlánticos superó las regulaciones de transporte. En abril de 1912, el hundimiento del *Titanic* después de chocar contra un iceberg, causó una gran conmoción en la sociedad de la época, debido al elevado número de víctimas, más de 1.500 personas, aunque de la investigación posterior se comprobó que uno de los factores que habían contribuido a tal fatal desenlace fue la falta de medios de salvamento suficientes. Tras el desastre del *Titanic*, los reglamentos fueron revisados para exigir que todos los trasatlánticos tuvieran suficientes botes y chalecos salvavidas para todos los pasajeros y tripulación.<sup>57</sup> Además, se estableció una patrulla denominada International Ice Patrol para supervisar las rutas de navegación en el Atlántico norte y la vigilancia de hielo e icebergs, así como el primer Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que fue firmado en enero de 1914 y requería de guardias continuas en todos los barcos.

Francia había ocupado una posición secundaria en la conquista del Atlántico norte. En la línea Le Havre-Nueva York había situado entre 1908 y 1911 tres trasatlánticos de dos chimeneas<sup>58</sup>, que no destacaban en la fuerte competencia existente entre compañías británicas y alemanas. El cambio de signo para el orgullo patrio llegó en 1912, con la incorporación del trasatlántico *France*, de cuatro chimeneas.

---

<sup>50</sup> Construidos en el astillero Harland & Wolff, llamados *Nieuw Amsterdam* (1906) y *Rotterdam* (1908).

<sup>51</sup> Construidos en el astillero Fairfield, en Glasgow y nombrados *Empress of Britain* (1906) y *Empress of Ireland* (1906).

<sup>52</sup> Siete fueron construidos en el astillero Harland & Wolff y uno en Workman, Clark & Co. La secuencia de entregas fue la siguiente: *Amazon* (1906), *Araguaya* (1906), *Avon* (1907), *Asturias* (1908), *Arlanza* (1912), *Andes* (1913), *Alcántara* (1914) y *Almanzora* (1919). En su estética exterior, la superestructura del puente de mando estaba separada del resto. Ese mismo estilo se aplicó en la construcción de los cinco buques de la clase D, construidos por Royal Mail Lines.

<sup>53</sup> Recibieron los nombres de *Vasari* (1909), *Vandyck* (1911), *Vauban* (1912) y *Vestris* (1912).

<sup>54</sup> Construcción nº 400 del astillero Harland & Wolff, Belfast, en sólo siete meses desde su botadura se procedió a la entrega oficial del entonces buque mayor del mundo.

<sup>55</sup> Construcción nº 401 del astillero Harland & Wolff, Belfast, el periodo de armamento a flote tuvo una duración de 13 meses. Como es conocido, en su primer viaje, iniciado el 10 de abril de 1912 en el puerto de Southampton, tuvo un trágico final. El 14 de abril colisionó con un iceberg y acabó hundiéndose en la posición 41° 46' N y 50° 14' W. De las 2.206 personas que se encontraban a bordo, sólo pudieron ser rescatados 703.

<sup>56</sup> Construcción nº 433 del astillero Harland & Wolff, Belfast (algunas fuentes señalan que sobre el proyecto iba a llamarse *Gigantic*) y no llegó a estrenarse en su cometido de buque de pasajeros, pues estando a flote se produjo el comienzo de la Primera Guerra Mundial. En agosto de 1914, casi seis meses después de su botadura, el armamento final se vio retrasado por problemas financieros entre el astillero y la International Mercantile Co., de modo que los buques *Britannic* y *Olympic* permanecieron amarrados diez meses hasta que el Almirantazgo decidió sus destinos.

<sup>57</sup> En el caso del *Britannic* motivó cambios en el diseño que consistieron en un doble fondo y aumento en el número de botes salvavidas de mayor tamaño a más del doble utilizando pescantes de pórtico (*gantry davits*), que permitían la maniobra simultánea de seis de ellos, dos de los cuales estaban motorizados y provistos de equipos de radio. Se revisaron los sistemas de compartimentos estancos para que, en caso de siniestro, el hundimiento se produjese en tres horas.

<sup>58</sup> Construidos en los astilleros de St. Nazaire y Port de Bouc, recibieron los nombres de *Chicago* (1908), *Espagne* (1910) y *Rochambeau* (1911).

A propósito del número de chimeneas, los trasatlánticos *Empress of the Pacific* y *Empress of Asia*, construidos por encargo de Canadian Pacific, tenían tres y cuando entraron en servicio en 1913, fueron asignados a la línea Vancouver-Yokohama, después de su estreno en la línea Liverpool-Hong Kong.<sup>59</sup> Dos chimeneas tenían los trasatlánticos noruegos *Kristianiafjord* y *Bergensfjord*, encargados por Norwegian America Line para la línea Oslo-Nueva York. De la misma época son los trasatlánticos *Reina Victoria Eugenia e Infanta Isabel de Borbón*, contratados por Compañía Trasatlántica Española, para la línea España-Cuba-México, a los que dedicamos atención preferente en su capítulo correspondiente.

En Alemania, la compañía Hamburg-America Line había contratado la construcción de tres buques de tres chimeneas que superaban las 50.000 toneladas de registro bruto y recibieron los nombres de *Imperator*<sup>60</sup>, *Vaterland* y *Bismarck*. Los dos primeros entraron en servicio en 1913 –entonces fue el mayor del mundo– y 1914, mientras que el último tendría que esperar hasta el final de la guerra y sería también el mayor del mundo hasta 1935. Ciertamente es que los tres buques apenas enorgullecieron a Alemania, pues después de la guerra fueron entregados como compensación tras la derrota germana y adjudicados, por el orden citado, a Cunard Line, cuya contraseña enarboló rebautizado con el nuevo nombre de *Berengaria*; United States Lines, rebautizado *Leviathan* y White Star Line, botado sólo cinco semanas antes del inicio de las hostilidades, se retrasaría hasta octubre de 1920 para su armamento final y entrega como *Majestic*.

Uno de los últimos trasatlánticos de cuatro chimeneas que entraron en servicio antes de la guerra fue el tercero de la clase *Lusitania*, construido por encargo de Cunard Line y recibió el nombre de *Aquitania*. En su tiempo fue considerado uno de los buques más atractivos, apodado “beautiful ship” y entró en servicio en mayo de 1914, fecha en la que se estrenó en la línea Southampton-Nueva York.

En el caso de la flota alemana hemos de destacar dos trasatlánticos de Hamburg-South America Line, de tres chimeneas cada uno, destinados en 1914 y 1915 a la línea Hamburgo-La Plata.<sup>61</sup> De igual número eran los trasatlánticos de la compañía Cyprien Fabre adscritos a la línea Marsella-Nueva York<sup>62</sup> y de dos chimeneas y muy esbelto, el trasatlántico noruego *Stavangerfjord*, posicionado en la línea Oslo-Nueva York.

### 2.4.3 PERIODO DE ENTREGUERRAS

En 1918, cuando acabó la Primera Guerra Mundial, el saldo para Cunard había sido la pérdida del trasatlántico *Lusitania*, hundido el 7 de mayo de 1915 atacado por el submarino alemán U-20. En sólo veinte minutos desapareció bajo las aguas cuando se encontraba a unos 18 kilómetros del cabo Old Head of Kinsale, Irlanda y murieron 1.198 pasajeros y tripulantes del total de 1.959 personas que iban a bordo. La tragedia conmocionó al mundo y puso a la opinión pública en contra de Alemania y EE.UU. encontró la excusa perfecta para su entrada en el conflicto. Desde el punto de vista geopolítico, para los aliados de la Triple Entente se convirtió en un símbolo icónico para el reclutamiento de tropas en la lucha contra el enemigo.

No menos doloroso fue el resultado para White Star Line, que perdió los trasatlánticos *Oceanic* y *Britannic*. El primero patrullaba las aguas del norte de Escocia, próximo a las islas Feroe y el 8 de

<sup>59</sup> KLUDAS, *op. cit.*, p. 204.

<sup>60</sup> La altura de las chimeneas se demostró problemática para la estabilidad del buque, por lo que en noviembre de 1914 tuvieron que ser recortadas 2,70 m cada una.

<sup>61</sup> Se trata de los buques *Cap Trafalgar* (1914) y *Cap Polonio* (1915). Así como el primero pudo realizar su viaje inaugural en la línea para la que había sido construido y quedó internado en Buenos Aires al comienzo de la guerra, el segundo fue transformado en el crucero auxiliar *Vineta* y se le suprimió la tercera chimenea; recomprado por su propietaria alemana, en febrero de 1923 volvió a la línea del Plata.

<sup>62</sup> Corresponde a los buques *Patria* (1914) y *Providence* (1920), construidos ambos en el astillero de La Seyne.

septiembre de 1914 tocó fondo y naufragó en la isla de Foula, mientras que el segundo, que había entrado en servicio en diciembre de 1915 habilitado como buque hospital, resultó hundido el 21 de noviembre de 1916 por una mina que había sido fondeada por el submarino alemán U-73.

En aplicación del Tratado de Versalles, pasaron a poder de White Star Line los trasatlánticos alemanes *Birmarck*, tercero de la clase *Imperator*, que se encontraba en el astillero Blohm & Voss y *Columbus*, en el astillero F. Schichau, en Danzig. Ambos estaban en avanzado estado de construcción y finalizaría su construcción, de modo que entraron en servicio en 1922 rebautizados con los nombres de *Majestic* y *Homeric*. Ello impidió a White Star Line participar en el dinámico y lucrativo tráfico de pasajeros y emigrantes, lo contrario de lo que sucedía a Cunard, que en menos de un año había restablecido la supremacía en el Atlántico norte y disponía de tres buques –*Mauretania*, *Aquitania* y *Berengaria*, ex *Imperator*– con los que atendía un servicio semanal entre Inglaterra y Nueva York.

La Compagnie Sudatlantique, con sede en Burdeos, había ordenado antes del inicio de las hostilidades la construcción de tres trasatlánticos de tres chimeneas cada uno para la línea Burdeos-La Plata.<sup>63</sup> Los dos primeros prestaron servicio como transportes militares y la construcción del tercero se interrumpió hasta el final de la guerra, de modo que en octubre de 1920 pudieron reestrenarse en la línea para la que habían sido construidos. Messageries Maritimes, establecida en Marsella, contrató tres buques de dos chimeneas para la línea del Lejano Oriente, bautizados con los nombres de los tres mosqueteros.

El tráfico de pasajeros se vio afectado cuando el Congreso de Estados Unidos decidió limitar la inmigración que llegaba al país a raudales. En 1921 se impuso un límite en el cupo anual y en 1924 sería promulgada una ley aún más restrictiva, poniendo así coto a la apertura que se había producido desde la última década del siglo XIX. Ello motivaría un excedente considerable en la flota de trasatlánticos<sup>64</sup>, parte de los cuales fueron adaptados para la industria turística, en los que se popularizó el alcance de esta actividad con la reconversión de los camarotes de tercera clase a clase turista.

La euforia duraría poco, pues los efectos de la Gran Depresión, consecuencia de la crisis del crack de 1929, llevaría a la quiebra a la mayor parte de las compañías navieras de transporte marítimo. Pese a la dura situación económica, las grandes navieras europeas y norteamericanas siguieron construyendo buques cada vez más grandes y más veloces, en los que subyacía una cuestión de prestigio e identidad nacional.

Después de la guerra, la Compagnie Générale Transatlantique estrenó en 1919 el trasatlántico *Lafayette*, al que siguió en junio de 1921 el elegante *Paris*, de tres chimeneas, destinado a la línea Le Havre-Nueva York. Para la línea del Caribe y México fueron construidos en astilleros británicos los buques *Cuba* y *De Grasse* y Messageries Maritimes, para la línea Marsella-Alejadría, dos trasatlánticos de tres chimeneas<sup>65</sup> y otros cuatro de dos chimeneas para la línea del Lejano Oriente.

La presencia italiana en la línea del Atlántico norte pronto demostró su capacidad. En noviembre de 1921 Sícula Americana fue la primera que enarboló el pabellón nacional en la línea Nápoles-Nueva York con el trasatlántico de dos chimeneas *Colombo*. En 1922 y 1923 le seguiría Navigazione Generale

---

<sup>63</sup> Se trata de los trasatlánticos *Lutetia* (1913), *Gallia* (1913) y *Massilia* (1920).

<sup>64</sup> Caso de los trasatlánticos de la clase *Tirpitz*, de Hamburg-America Line, que fueron vendidos apenas recién estrenados. El buque *Tirpitz* (1920) pasó en julio de 1921 a la propiedad de Canadian Pacific renombrado *Empress of China*; el buque *William O' Swald* (1920) había sido vendido en grada en 1916 a Royal Holland Lloyd y salió a navegar en julio de 1920 como *Brabantia* y en 1922 fue vendido a United American Lines y renombrado *Resolute*. El buque *Johann Heinrich Burchard* también fue vendido a Royal Holland Lloyd, pero al finalizar la guerra los aliados no reconocieron el acuerdo, lo que dio origen a un conflicto de intereses. Estrenado en febrero de 1920 con el nombre de *Limburgia* cuando se disponía a iniciar su primer viaje colisionó cerrado en niebla con un destructor británico que trataba de impedir su salida. Finalmente, en 1922 fue vendido a United American Lines y rebautizado *Reliance*.

<sup>65</sup> *Champolion* (1925) y *Pachá* (1925), construidos en el astillero de La Ciotat.

Italiana con dos trasatlánticos de nueva construcción, *Giulio Cesare* y *Duilio*, de igual número de chimeneas. Otra naviera importante, Lloyd Sabauda, ordenaría la construcción de dos trasatlánticos destinados a las líneas Génova-Nueva York y Génova-Buenos Aires, en las que alternarían según la demanda del tráfico.<sup>66</sup>

Especialmente significativa fue la contribución de la industria naval norteamericana con la serie de los buques de 535 pies, formada por 16 unidades propulsadas por turbinas de vapor y construidos por encargo del U.S. Shipping Board. Después de la guerra formarían los núcleos de las compañías Admiral Oriental Line, Munson Line, Pacific Mail SS Co., Dollar Line, American Mail Line y United States Lines, siendo destinados al servicio transpacífico y EE.UU.-La Plata. Todos ellos ostentaron nombres de presidentes de EE.UU. y dos serían adquiridos en 1940<sup>67</sup> por la naviera española Ibarra y Cía. poco antes de la Segunda Guerra Mundial y formarían el grueso de la línea del Plata hasta finales de la década de los años cincuenta. A esta serie seguiría otra denominada 502 pies, de la que fueron construidos siete buques.

Recién acabada la guerra, Union Castle Line incorporaría dos trasatlánticos de cuatro chimeneas cada uno destinados a la línea Southampton-Ciudad del Cabo.<sup>68</sup> Serían los últimos con esta imagen, siendo posteriormente reformados para quedar con solo dos chimeneas.<sup>69</sup> Anchor Line, naviera con sede en Glasgow, ordenaría la construcción de tres buques<sup>70</sup> para la línea Glasgow-Liverpool-Nueva York, que representaban la renovación necesaria después de la guerra. White Star Line incorporó en 1923 el trasatlántico *Doric*, que tendría corta vida.

En la inmediata posguerra, Cunard Line contrató cinco trasatlánticos<sup>71</sup> para la línea Liverpool-Nueva York, que entraron en servicio a partir de 1921 y otros seis para las líneas Liverpool-Montreal y Southampton-Montreal.<sup>72</sup> Royal Mail Line recibió en 1923 el buque alemán *Munchen*, en compensación por daños de guerra y lo estrenaría con el nuevo nombre de *Ohio*. Para la línea Liverpool-St. John, Canadian Pacific encargó cuatro trasatlánticos, el último de tres chimeneas, mostrando así el poderío latente hasta entonces existente.<sup>73</sup>

En España, Compañía Trasatlántica incrementó su flota con dos buques de nueva construcción llamados *Alfonso XIII* y *Cristóbal Colón*. Las compañías holandesas Royal Holland Lloyd y Holland America Line sumarían otros tres buques de dos chimeneas, la primera en la línea Amsterdam-Buenos Aires y la segunda en la línea Rotterdam-Nueva York, respectivamente.

Alemania, la gran perdedora de la Primera Guerra Mundial, conocería un renacimiento importante en la inmediata posguerra. Hamburg-South America Line incorporó dos nuevos buques en 1922<sup>74</sup>. Hamburg-America Line igual número en 1923, siendo primero incorporados a la línea Hamburgo-Nueva York y vendidos en 1936 a la Hamburg-South America Line para la línea del Plata.<sup>75</sup> Los buques más extraordinarios de esta compañía antes de la Segunda Guerra Mundial se llamaron *St. Louis* y

<sup>66</sup> Se trata de los buques *Conte Rosso* (1922) y *Conte Verde* (1923). Ambos tomaron forma en el astillero Beardmore, Glasgow.

<sup>67</sup> Renombrados *Cabo de Hornos*, ex *María Pipa*, ex *President Wilson*, ex *Empire State*; y *Cabo de Buena Esperanza*, ex *María del Carmen*, ex *President Lincoln*, ex *Hoosier State*.

<sup>68</sup> Se trata de los buques *Arundel Castle* (1921) y *Windsor Castle* (1922).

<sup>69</sup> KLUDAS, *op. cit.*, tomo II, p. 120-122.

<sup>70</sup> Buques *Cameronia* (1921), *Tyrrhenia* (1922) y *Tuscania* (1922).

<sup>71</sup> Nombrados *Scythia* (1921), *Samaria* (1921), *Laconia* (1922), *Franconia* (1923) y *Carinthia* (1925).

<sup>72</sup> Nombrados *Antonia* (1922), *Ausonia* (1921), *Andania* (1922), *Ascania* (1925), *Aurania* (1925) y *Alaunia* (1925).

<sup>73</sup> Buques *Montcalm* (1922), *Montrose* (1922), *Montclare* (1922) y *Empress of Canada* (1922).

<sup>74</sup> Corresponde a los buques *Antonio Delfino* y *Cap Norte*, construidos en el astillero Vulkan.

<sup>75</sup> Buques *Thuringia* y *Westphalia*, rebautizados *General San Martín* y *General Artigas* en 1930.

*Milwaukee*, entregados en 1929 y asignados a la línea Hamburgo-Nueva York, así como cruceros de turismo, siendo su presencia especialmente apreciable en los puertos de Canarias.

Norddeustcher Lloyd incorporó otros dos trasatlánticos de dos chimeneas a la línea Bremerhaven-Nueva York<sup>76</sup>, seguidos de los tres “Sierra”<sup>77</sup> para la línea de América del Sur y Hamburg-America Line los cuatro buques de la clase *Ballin*, que fueron sinónimo de prestigio en la línea Hamburgo-Nueva York.<sup>78</sup> La flota de esta naviera se incrementaría en plena crisis económica con otros dos buques destinados a la línea Hamburgo-Caribe-Centroamérica.<sup>79</sup>

Mención especial merecen los cinco buques de la clase *Monte*<sup>80</sup>, de la compañía Hamburg-South America Line, cuyo cénit lo alcanzaría en noviembre de 1927 con la incorporación del elegante trasatlántico *Cap Arcona*<sup>81</sup>, de tres chimeneas, siendo especialmente recordado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, escala intermedia de sus viajes entre Alemania y Argentina.

Para la línea Rotterdam-Batavia, el astillero De Schelde (Holanda) construiría tres trasatlánticos por encargo de la compañía Rotterdam Lloyd, el primero de dos chimeneas,<sup>82</sup> mientras Holland America Line incorporaba el trasatlántico de tres chimeneas *Statendam* a la línea Rotterdam-Nueva York. KPM, acrónimo de Koninklijke Paketvaart Mij., otros dos de dos chimeneas en astilleros holandeses para la línea Java-Australia. Otra compañía relevante, Swedish America Line, acudió a la industria naval británica y alemana para la construcción de dos nuevos trasatlánticos destinados a la línea Gothenburgo-Nueva York.<sup>83</sup>

Orient Line renovaría su flota con cinco trasatlánticos para la línea Londres-Australia<sup>84</sup>, todos ellos de dos chimeneas, que fueron los últimos de esta compañía antes de la Segunda Guerra Mundial. Anchar Line contribuyó con dos trasatlánticos de tres chimeneas destinados a la línea Glasgow-Nueva York.<sup>85</sup> De dos chimeneas también era el trasatlántico *Arango*, construido por encargo de Unión SS Co. of New Zealand para la línea Southampton Sídney-Vancouver. En 1929, New Zealand Line incorporaría otros tres trasatlánticos<sup>86</sup> a la línea Southampton-Wellington y la primera citada reforzaría en 1936 la línea Sídney-Oakland-Vancouver. P&O, por su parte, encargó nada menos que nueve buques para el servicio de la India, entre los que destacaba, precisamente, el último de ellos, llamado *Vocero of India*, de propulsión turbo-eléctrica.<sup>87</sup>

---

<sup>76</sup> Construidos en el astillero Vulkan, Stettin y nombrados *München* y *Stuttgart*.

<sup>77</sup> Construidos en el astillero Bremer Vulkan, Vegesack, recibieron los nombres de *Sierra Ventana* (1923), *Sierra Córdoba* (1924) y *Sierra Morena* (1924).

<sup>78</sup> Se trata de los buques *Albert Ballin* (1923), *Deutschland* (1924), *Hamburg* (1926) y *New York* (1927). El primero y el tercero pasarían a la URSS como compensación de daños de guerra renombrados *Sovietski Sojus* y *Yuri Dolgoruki*, mientras que los dos restantes se perdieron en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

<sup>79</sup> Se trata de los buques *Caribia* (1933) y *Cordillera* (1933), de propulsión diésel. Ambos pasarían a poder de la URSS tras el final de la Segunda Guerra Mundial.

<sup>80</sup> Bautizados con los nombres de *Monte Sarmiento* (1924), *Monte Olivia* (1925), *Monte Cervantes* (1928), *Monte Pascoal* (1931) y *Monte Rosa* (1931).

<sup>81</sup> Construcción n° 476 del astillero Blohm & Voss, Hamburgo, bastaron apenas cinco meses desde su botadura hasta sus pruebas de mar y entrega oficial veinte días después.

<sup>82</sup> Llamados *Slamat* (1924), *Indrapoera* (1926) y *Sibajak* (1928).

<sup>83</sup> Los buques recibieron los nombres de *Gripsholm* (1925) y *Kungsholm* (1928).

<sup>84</sup> Recibieron los nombres de *Orama* (1924), *Oronsay* (1925), *Otranto* (1926), *Orford* (1928) y *Orontes* (1929). Cuatro de ellos fueron construidos en el astillero Vickers, Barrow in Furness y el segundo en el astillero John Brown, Clydebank.

<sup>85</sup> Los buques recibieron los nombres de *Transylvania* (1925) y *Caledonia* (1925).

<sup>86</sup> Eran buques de dos chimeneas y los tres fueron construidos en el astillero John Brown, Clydebank y ostentaron los nombres *Rangitiki*, *Rangitata* y *Rangitane*.

<sup>87</sup> KLUDAS, *op. cit.*, tomo III, p. 10.

Unión Castre ampliaría su flota con siete nuevos buques<sup>88</sup> destinados a la línea con base en Southampton y que hacía en un recorrido por toda África ida y vuelta por el canal de Suez y el cabo de Buena Esperanza. Royal Mail ordenó la construcción de dos nuevos trasatlánticos<sup>89</sup> para la línea Londres-Buenos Aires, también de dos chimeneas. Destacan, asimismo, los cinco trasatlánticos de la clase A<sup>90</sup> de Blue Star Line, destinados a la misma línea, en abierta competencia con la anterior.

Norddeutscher Lloyd mantuvo la primacía en las nuevas construcciones, cada vez más avanzadas, para el tráfico del Atlántico norte. Destaca la incorporación en 1925 del trasatlántico *Berlín*, que sería un buque muy longevo y tendría trágico final cuando enarbolaba pabellón de la URSS.<sup>91</sup>

La Compagnie Générale Transatlantique estrenó en junio de 1927 el trasatlántico *Ile de France*, de tres chimeneas, que representaba entonces el orgullo galo en la línea del Atlántico norte. Cinco años después, entre noviembre de 1932 y abril de 1933, permaneció en obras intentando reducir las fuertes vibraciones que afectaban y mermaba su atractivo en la línea trasatlántica.<sup>92</sup> SGTM incorporó en 1929 el trasatlántico *Campana* a la línea Marsella-Buenos Aires y Messageries Maritimes otros seis buques<sup>93</sup> destinados a las líneas con las colonias del Lejano oriente e Indico, en los que llamaba la atención la disposición de dos chimeneas achatadas y rematadas por sombreretes cuadrados.

En la cercana Bélgica, la Compagnie Maritime Belge agregó dos trasatlánticos de dos chimeneas<sup>94</sup> a la línea Amberes-Matadi, que seguían las líneas clásicas de la construcción naval de la época. Sin embargo, sería la compañía holandesa Stoomv Mij Nederland quien haría un esfuerzo destacado en la mejor dotación de la línea Amsterdam-Indias holandesas con la construcción de tres trasatlánticos<sup>95</sup> en los que, siguiendo la pauta imperante entonces, tendrían dos chimeneas cortas y propulsión de motores diésel Sulzer. El otro gran competidor, Burmeister & Wain, se encargó de la construcción y propulsión de tres buques de dos chimeneas<sup>96</sup> para la naviera danesa EAC Lines, destinados a la línea Copenhague-costa oeste de EE.UU.

En el último tercio de la década de los años veinte, White Star Line encargó en el astillero Harland & Wolff los que serían sus tres últimos buques<sup>97</sup> para las líneas Liverpool-Nueva York. Canadian Pacific contrataría igual número de unidades de la denominada clase *Duchess*<sup>98</sup> para la línea Liverpool-Montreal, en la que alternaron con cruceros de turismo, aunque donde realmente alcanzó el canto del cisne fue con la construcción de los trasatlánticos *Empress of Japan* y *Empress of Britain*, dos buques

<sup>88</sup> La carga de trabajo se repartió entre los astilleros Barclay, Curle & Co., Glasgow; Workman, Clark & Co., Belfast; Harland & Wolff, Govan y Harland & Wolff, Belfast. Recibieron los nombres de *Llandoverly Castle* (1925), *Llandaff Castle* (1927); *Llangibby Castle* (1929), *Dunbar Castle* (1930), *Carnavon Castle* (1926), *Winchester Castle* (1930) y *Warwick Castle* (1931).

<sup>89</sup> Los buques, construidos en el astillero Harland & Wolff, Belfast, recibieron los nombres de *Asturias* (1926) y *Alcántara* (1927).

<sup>90</sup> Nombrados *Almeda* (1927), *Andalucía* (1927), *Avila* (1927), *Avelona* (1927) y *Arandora* (1927). A partir de 1929 añadieron el sufijo *Star* a sus nombres.

<sup>91</sup> En 1949 fue rebotado y reconstruido por la URSS y renombrado *Admiral Nakhimov*. El 31 de agosto de 1986 se hundió cerca del puerto de Novorossisk después de una colisión con el bulkcarrier *Pyotr Vasev*; fallecieron 423 de las 1.234 personas que se encontraban a bordo.

<sup>92</sup> MILLER, Willian H., *op. cit.*, p. 94.

<sup>93</sup> Construidos en los astilleros de La Loire, La Seyne y La Ciotat, recibieron los nombres de *Felix Roussel* (1930), *Georges Philippar* (1931), *Aramis* (1932), *Jean Laborde* (1931), *Maréchal Joffre* (1933) y *Président Doumer* (1933).

<sup>94</sup> Se trata de los trasatlánticos *Albertville* (1928) y *Leopoldville* (1929). Serían reformados con un corte más moderno antes de la Segunda Guerra Mundial y perdieron una chimenea.

<sup>95</sup> Fueron construidos en los astilleros Nederlandsche, Amsterdam y Fijenoord, Rotterdam y recibieron los nombres de *Johan van Oldenbarnevelt* (1930), *Marnix van St. Aldegonde* (1930) y *Baloeran* (1930).

<sup>96</sup> Resulta llamativo que, a pesar de sus dimensiones (147,60 x 19 m), solo tenían alojamiento para 55 pasajeros en clase única. Recibieron los nombres de *Amerika* (1930), *Europa* (1931) y *Canadá* (1935), por lo que no podemos darles el calificativo de trasatlánticos, aunque ese fuera su cometido enarbolando bandera danesa.

<sup>97</sup> Nombrados *Laurentic* (1928), *Britannic* (1930) y *Georgic* (1932) y en su apariencia externa, con tres chimeneas, fueron un adelanto de los futuros trasatlánticos de Cunard.

<sup>98</sup> Nombrados *Duchess of Atoll* (1928), *Duchess of Bedford* (1928) y *Duchess of Richmond* (1929).

de tres chimeneas, siendo especialmente impactante el segundo, pues realzaba extraordinariamente su estampa marinera. Otra compañía británica, Nelson Line, contrataría cinco buques de la clase *Highland* destinados a la línea Londres-Buenos Aires, en los que destacaba la superestructura del puente y alojamiento de oficiales de cubierta separada del resto.

En junio de 1929 y marzo de 1930 dos grandes trasatlánticos del Norddeutscher Lloyd llamados *Bremen*<sup>99</sup> y *Europa*<sup>100</sup> superaron el récord de velocidad establecido por el trasatlántico británico *Mauretania* veinte años antes, gracias al diseño de unos cascos y superestructuras más aerodinámicas y equipos propulsores más eficientes. A mediados de la década, esta compañía introduciría dos buques de propulsión turbo-eléctrica para la línea Hamburgo-Lejano Oriente y Hamburg-America Line otro del mismo tipo en la misma ruta.

En el sur de Europa, el prestigio y poderío de Italia estaba representado por las sucesivas incorporaciones de las compañías Lloyd Sabaudó<sup>101</sup> y Cosulich Lines<sup>102</sup>, destinados a las líneas Génova-Nueva York y Trieste-Nueva York, respectivamente. Los nuevos buques suponían, además, el éxito de la construcción naval italiana, en la que los astilleros Stabilimento Técnico, de Trieste y Cantieri Navale Triestino, de Monfalcone, acreditaron una reñida competencia, junto a Ansaldo, factoría de Sestri Ponente, situada en Génova.

Como hemos visto, el periodo de entreguerras fue de un gran resurgimiento de la Marina mercante europea, incluida la italiana, a la que a mediados de la década de los años veinte se sumaron otros cuatro trasatlánticos de Navigazione Generale Italiana<sup>103</sup>, los dos primeros de dos chimeneas, el primero para la línea del Atlántico norte y el segundo para la línea del Plata, y los dos siguientes de una sola chimenea y destinados a la línea Génova-Valparaíso vía canal de Panamá, lo que deja entrever la mejor importancia que entonces se le concedía a este servicio.

Se ha prestado escasa atención al desarrollo de la flota trasatlántica japonesa antes de la Segunda Guerra Mundial. Al respecto hemos de señalar que existía un tráfico importante entre Japón y la costa oeste de EE.UU., en el que participaban compañías norteamericanas y también la japonesa Nippon Yusen K.K. (NYK), con sede en Tokio y que ha llegado hasta nuestros días. La industria naval japonesa produciría cinco trasatlánticos de propulsión diésel, todos ellos en servicio en el transcurso de 1930.

Del mismo modo que resulta preciso hacer mención a la compañía norteamericana Ward Line, armadora del tristemente célebre *Morro Castle*,<sup>104</sup> Dollar Line contrató dos trasatlánticos de dos chimeneas para la línea Nueva York-San Francisco-Lejano Orient, Matson Navigation Co. otros tres para la línea transpacífica San Francisco-Honolulu-Sydney, United States Lines dos para la línea Nueva York-Hamburgo y Furness Bermuda otros de porte similar para la línea Nueva York-Hamilton.

---

<sup>99</sup> Construcción nº 872 del astillero AG Weser, en su primer viaje, iniciado el 16 de julio de 1929 en el puerto de Bremerhaven con destino a Nueva York, alcanzó una velocidad de 27,83 nudos en el tramo comprendido entre Cherbourg y Ambrose. En el viaje de retorno alcanzaría 27,92 nudos entre Ambrose y Eddystone.

<sup>100</sup> Botado el 15 de agosto de 1928, el 26 de marzo de 1929 resultó muy dañado por un incendio nunca aclarado cuando se encontraba en fase de armamento, que causó graves daños en las turbinas y la habilitación, hasta el punto de que se pensó en desguazarlo. Hecho que provocaría un retraso de diez meses, de modo que entró en servicio el 19 de marzo de 1930 y en el viaje de ida logró una velocidad de 27,91 nudos.

<sup>101</sup> Lloyd Sabaudó incorporó los trasatlánticos de dos chimeneas *Conte Biancamano* (1925) y *Conte Grande* (1928).

<sup>102</sup> Cosulich Lines lo hizo con los trasatlánticos *Saturnia* (1927) y *Vulcania* (1928), a los que se sumaron los trasatlánticos *Neptunia* (1932) y *Oceania* (1933).

<sup>103</sup> Recibieron los nombres de *Roma* (1926) y *Augustus* (1927) y *Orazio* (1927) y *Virgilio* (1928), respectivamente. Los dos últimos fueron construidos en la factoría Cantieri ed Officine Meridionali, en Baia.

<sup>104</sup> Construido en el astillero Newport News, entró en servicio en agosto de 1930 y tenía un gemelo llamado *Oriente* (1930). El 8 de septiembre de 1934, el trasatlántico *Morro Castle* se incendió cuando se encontraba a seis millas de New Jersey, siniestro en el que perdieron la vida 133 personas.



Pacific Steam Navigation Co., de Liverpool, incorporó el trasatlántico *Reina del Pacífico* a la línea Liverpool-Valparaíso vía canal de Panamá, siendo destinado también a la industria turística. P & O contrató cuatro buques<sup>105</sup> para las líneas Londres-Hong Kong y Londres-Sydney y escalas intermedias, vía canal de Panamá, de los cuales los dos primeros mostraron dos chimeneas y los dos últimos, tres. Estos fueron, además, los primeros de la citada compañía que tuvieron el casco pintado de blanco, pues hasta entonces había sido negro. El servicio de Australia, entonces de gran importancia estratégica para el Reino Unido, sería reforzado con otros tres buques de la denominada clase *Strathmore*.<sup>106</sup>

Orient Line, por su parte, ordenó la construcción de otros dos buques de una sola chimenea para la línea Londres-Brisbane.<sup>107</sup> Union Castle Line realizó una singular renovación de flota e incorporaría siete nuevos buques<sup>108</sup> a la línea Southampton-Ciudad del Cabo.

Para la línea Trieste-Alejadría y después la línea Génova-Bombay, Lloyd Triestino apareció en la escena marítima con el trasatlántico de dos chimeneas *Victoria*, siguiendo la estética imperante entonces. Sin embargo, el hito máximo lo alcanzaría la recién nacida compañía Italia Flotta Riunite –fundada en enero de 1932–, con la construcción de los extraordinarios trasatlánticos *Rex*<sup>109</sup> y *Conte di Savoia*.<sup>110</sup> En agosto de 1933, casi un año después de la puesta en servicio del primero, obtuvo el *gallardete azul* en la travesía hacia el oeste, que realizó en cuatro días y trece horas a una velocidad media de 28,92 nudos y mantendría tan preciado galardón durante dos años.

Precedido por la entrega de tres trasatlánticos intermedios<sup>111</sup> y del elegante *L'Atlantique*, contratado por la Compagnie Sudatlantique para la línea Burdeos-Buenos Aires, en mayo de 1935 fue el trasatlántico *Normandie*<sup>112</sup>, resultado de un novedoso diseño de casco y equipado con un sistema de propulsión turbo-eléctrico, quien conquistó el *gallardete azul* para la Marina mercante gala.

Con ello, Francia se situaba en una posición de liderazgo frente a Gran Bretaña, cuyas navieras principales atravesaban dificultades, hasta el punto de que el gobierno británico ordenó la fusión de Cunard Line y White Star Line, lo que daría origen a Cunard White Star Line. Comenzaría una nueva etapa en la que serían construidos los mayores trasatlánticos británicos hasta entonces: *Queen Mary*<sup>113</sup>,

<sup>105</sup> Se trata de los buques *Corfu* (1931), *Cartaghe* (1931), *Strathnaver* (1931) y *Strathaird* (1932). Los dos primeros fueron construidos en el astillero Stephen, Glasgow y los dos últimos en Vickers Armstrong, Barrow in Furness.

<sup>106</sup> El trío fue construido en el astillero Vickers Armstrong, Barrow in Furness: *Strathmore* (1935), *Stratheden* (1937) y *Strathallan* (1938).

<sup>107</sup> Construidos en el astillero Vickers Armstrong, Barrow in Furness, y propulsados por turbinas de vapor Parsons, recibieron los nombres de *Orion* (1935) y *Orcades* (1937).

<sup>108</sup> Todos ellos fueron construidos en el astillero Harland & Wolff, Belfast: *Stirling Castle* (1936), *Athlone Castle* (1936), *Capetown Castle* (1938), *Dunvegan Castle* (1936), *Dunnotar Castle* (1936), *Durban Castle* (1938) y *Pretoria Castle* (1939).

<sup>109</sup> Construcción n° 296 del astillero Ansaldo, este buque sería contratado por Navigazione Generale Italiana y sobre el proyecto iba a llamarse *Guglielmo Marconi*.

<sup>110</sup> Construcción n° 783 de Cantieri dell' Adriático, Trieste, entró en servicio en octubre de 1932. Este buque disponía de tres giroscopios situados en el plan de la bodega de proa, que habían sido diseñados para aminorar el balanceo del buque, un problema especialmente persistente en las travesías del Atlántico Norte. En la práctica se consiguió reducir el balance al frenar el periodo, pero provocó que el buque permaneciera de forma crítica en los límites extremos. Por razones de seguridad, el sistema fue abandonado en los viajes hacia el este donde los vientos y las corrientes predominantes producen olas a favor de la dirección del buque y se mantenía en los viajes hacia el oeste. Los beneficios de un "cruce sin problemas" fueron muy promocionados durante la vida útil del buque.

<sup>111</sup> Nombrados *Lafayette* (1930), destruido en 1938 en el puerto de Le Havre; *Colombie* (1931) y *Champlain* (1932).

<sup>112</sup> Construcción n° T-6 del astillero Penhöt, St. Nazaire, sobre el proyecto iba a llamarse *Président Paul Doumer*. Cuando entró en servicio, en mayo de 1935, se convirtió en el trasatlántico mayor del mundo, condición que mantendría hasta 1940. En su viaje inaugural batió el record que hasta entonces había mantenido el trasatlántico italiano *Rex* y alcanzó un registro de 29,98 nudos a la ida y 30,31 nudos al regreso.

<sup>113</sup> Construcción n° 534 del astillero John Brown, Clydebank, en diciembre de 1930 se procedió a la puesta de quilla y un año después se paralizaron las obras debido a las dificultades financieras de la naviera. Reanudadas en abril de 1934, el 26 de septiembre siguiente se procedió a su botadura y el 27 de mayo de 1936 zarpó de Southampton en su viaje inaugural.

de tres chimeneas, estrenado en mayo de 1936 y *Mauretania*<sup>114</sup>, en julio de 1939. El primero conquistó el *gallardete azul* a una velocidad de 30,14 nudos en el viaje de ida y 30,63 nudos en el viaje de regreso y lo mantuvo hasta 1937.

Desde su aparente modestia para atender el tráfico en la línea Gdynia-Nueva York, hemos de hacer mención a dos trasatlánticos de la compañía polaca Gdynia-America Line, construidos en astilleros italianos<sup>115</sup>, que consiguieron sobrevivir al desastre de la guerra en ciernes.<sup>116</sup> Serían otras dos navieras alemanas, German East Africa Line y Woermann Line, las que en 1936 establecieron una línea Hamburgo-Ciudad del Cabo con dos buques de dos chimeneas.<sup>117</sup> Holland America Line construiría el esbelto trasatlántico *Nieuw Amsterdam*<sup>118</sup> y otros dos *liners* de menor rango para la línea Rotterdam-Nueva York.

En la Alemania nazi dominada por Hitler nacieron dos trasatlánticos destinados al movimiento “La fuerza por la alegría”, el primero de los cuales escribiría una de las páginas más trágicas de la historia contemporánea: *Wilhelm Gustloff*. Tuvo un buque casi gemelo llamado *Robert Ley*, que sería conocido en un viaje de placer en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En astilleros alemanes tomarían forma otros tres buques de línea regular de la naviera holandesa KPM, destinados a la línea Sudáfrica-Indias holandesas-Lejano Oriente.<sup>119</sup>

Hubo otros buques interesantes construidos antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Caso, por ejemplo, del elegante trasatlántico sueco *Oslofjord*, de factura alemana y dos chimeneas, destinado a la línea Oslo-Nueva York; el buque alemán *Patria*, de Hamburg America Line, adscrito a la línea Hamburgo-Buenos Aires; el francés *Pasteur*, de la Compagnie Sudatlantique, destinado a la línea Burdeos-Buenos Aires; y los dos *Stockholm*, de Swedish America Line, que no llegaron a navegar.<sup>120</sup>

Mención especial merece el elegante *Dominion Monarch*, de Shaw, Savill & Albion Line, de dos chimeneas, destinado a la línea Southampton-Wellington. Para la línea Amsterdam-Batavia, la compañía holandesa Stoomvaart Mij Nederland, con sede en Amsterdam, ordenó la construcción del elegante *Oranje*, que se estrenó en 1939 con un crucero de turismo a Madeira y Canarias.

#### 2.4.4 LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Durante la Segunda Guerra Mundial, los trasatlánticos de cada uno de los bandos contendientes se convirtieron en destacados medios auxiliares de los transportes militares. Todos ellos fueron requisados, pintados de gris naval, adaptados para su cometido bélico, artillados para su autodefensa y tuvieron un notable protagonismo en los desplazamientos de tropas y operaciones de desembarco. Ninguna naviera salió indemne de la guerra.

---

<sup>114</sup> Construcción nº 1.029 del astillero Cammell Laird, Birkenhead, se estrenó en la línea Liverpool-Nueva York y después pasó a la línea Southampton-Nueva York.

<sup>115</sup> Eran dos buques bien proporcionados de dos chimeneas que recibieron los nombres de *Pilduski* (1935) y *Batory* (1936).

<sup>116</sup> La citada compañía operó los buques *Sobieski* (1939) y *Chobry* (1939), construidos en los astilleros Swan, Hunter & Wigham Richardson y Naskov, de propulsión diésel.

<sup>117</sup> Atendida por los buques *Pretoria* (1936) y *Windhuk* (1937), construidos ambos en el astillero Blohm & Voss.

<sup>118</sup> Los otros dos buques recibieron los nombres de *Noordam* (1938) y *Zaandam* (1939). Otros dos buques llamados *Westerdam* y *Zuiderman* se vieron afectados por el transcurso de la guerra.

<sup>119</sup> KLUDAS, *op. cit.*, tomo IV, p. 36.

<sup>120</sup> El primero, construido en el astillero CR dell' Adriático, Monfalcone, fue víctima de un incendio provocado por un corto circuito el 19 de diciembre de 1938, cuando se encontraba en fase de armamento a flote y totalmente destruido. Ordenada la construcción de un nuevo buque en el mismo astillero llamado a sustituirle, el segundo tampoco llegaría a enarbolar la contraseña sueca, pues fue transferido en noviembre de 1941 a la compañía Italia para su habilitación como transporte de tropas. Renombrado *Sabaudia*, en julio de 1944 resultó alcanzado en un ataque de la aviación británica cuando se encontraba en Trieste, hundiéndose sobre la banda de estribor. Fue reflotado en 1949 y desguazado.

En febrero de 1940, sin que hubiera realizado las pruebas de mar, el trasatlántico *Queen Elizabeth* viajó a Nueva York para evitar que pudiera ser blanco de los ataques de la Luftwaffe. En el puerto de Manhattan quedó amarrado junto a los trasatlánticos *Mauretania*, *Queen Mary* y *Normandie* y en noviembre de ese mismo año salió en viaje a Singapur, donde entraría en dique y después continuaría a Sydney (Australia) para proceder a su transformación en transporte militar.

El trasatlántico *América*, construido por encargo de United States Lines, no pudo entrar en servicio en la línea del Atlántico norte debido a la guerra que se libraba en Europa, por lo que sería empleado en cruceros de turismo en el Caribe a partir de agosto de 1940. No obstante, en junio de 1941 sería requisado por la U.S. Navy y transformado en transporte de ocho mil soldados. Desde 1942 y hasta el final de la guerra navegaría ostentando el nombre de USS *West Point*<sup>121</sup> y realizó sesenta viajes en los que navegó unas 350.000 millas y transportó a unos 483.000 efectivos.

En 1941, el Ministerio británico de Transportes ordenó la requisa y reconversión de un grupo de buques mercantes en buques de pasaje y para otros servicios, la mayoría de los cuales fueron nombrados con el prefijo *Empire*. Los programas navales de la U.S. Maritime Commission de EE.UU. aportaron varias series de buques de transporte<sup>122</sup>, parte de los cuales serían readaptados después de la guerra como buques de pasaje y otros destinados a la flota de reserva de la U.S. Navy.

Un porcentaje importante de los trasatlánticos y buques de línea regular que aquí hemos relacionado fueron hundidos en el transcurso de la guerra, presas preferidas de los submarinos, minas y aviación enemiga, en la mayoría de los casos con dolorosos saldos de vidas humanas.

El 26 de octubre de 1940, el trasatlántico *Empress of Britain* fue atacado por la aviación alemana cuando se encontraba a unas 70 millas al NW de la costa oeste de Irlanda. La mayor parte de los 416 tripulantes, 205 pasajeros y dos artilleros que iban a bordo fueron rescatados por los buques HMS *Echo*, OPR *Burza* y HMS *Cape Arcona*, quedando a bordo una tripulación reducida. Un día después sería torpedeado por el submarino U-32 y el 28 de octubre se hundió en la posición 55° 16' N y 09° 50' W, cuando intentaban remolcarlo a un refugio seguro y se convertiría en la mayor pérdida en tonelaje de la flota británica.

Entre los desastres más graves figuran los del trasatlántico británico *Lancastria*, habilitado como transporte militar, ocurrido el 17 de junio de 1940 cerca de Saint Nazaire, a causa de un bombardeo de la Luftwaffe, cuando intentaba la evacuación de los restos de la Fuerza Expedicionaria Británica y fuerzas polacas, checoslovacas y francesas en suelo galo. Había embarcado a más de seis mil soldados y civiles –otras fuentes hablan de nueve mil– y nunca ha sido posible saber con exactitud cuántos muertos se produjeron a consecuencia del ataque y posterior hundimiento, del que sobrevivieron 2.477 personas. Los buques HMS *Highlander* y HMS *Havelock*, que se encontraban en las proximidades, fueron los únicos testigos del desastre. La noticia de la tragedia se conoció el 26 de julio, cuando el periódico *The New York Times* publicó información y unas fotos del suceso, pues el Almirantazgo británico lo mantuvo en secreto por orden de Churchill para evitar minar la moral del ejército y el pueblo británico.<sup>123</sup>

En septiembre de 1941 los trasatlánticos italianos *Neptunia*, *Oceania* y *Vulcania* se encontraban en fase de alistamiento en Tarento. Un vuelo de reconocimiento británico permitió apreciar la intención de mantenerse alejados de los aviones torpederos con base en Malta para arribar a unas cien millas al E de Trípoli, por lo que salieron cuatro submarinos a su encuentro: HMS *Unbeaten*, que se situó en el posible

<sup>121</sup> MILLER, William H. (1981) *Transatlantic liners 1945-1980*, p. 210, David & Charles, Newton Abbot, London.

<sup>122</sup> Caso de las series denominadas C3-IN-P&C (4 buques), C4-S-A1 (30 buques), P2-S2-R2 (once buques), P2-SE2-R1 (8 buques) y C4-S-A3 (15 buques).

<sup>123</sup> En [www.exordio.com](http://www.exordio.com); consultado el 10 de junio de 2017.

punto de llegada; HMS *Upholder* y HMS *Upright*, posicionados en espera hacia el W y HMS *Ursula*, a unas treinta millas al E de Trípoli, a la entrada del canal barrido de minas.

El 16 de septiembre, los tres trasatlánticos, con la ayuda de los destructores *Da Recco*, *Da Noli*, *Gioberti*, *Usodimare* y *Pessagno*, se hicieron a la mar y en la madrugada siguiente el convoy fue detectado, atacando el submarino HMS *Upholder*, que lanzó cuatro torpedos, uno de los cuales impactó en las hélices del trasatlántico *Oceania* y quedó sin propulsión; otro dos alcanzaron al trasatlántico *Neptunia* y quedó paralizado, mientras que el trasatlántico *Vulcania*, a toda máquina, trató de escapar en dirección a Trípoli. Al amanecer del 18 de septiembre, mientras los destructores estaban ocupados en el rescate de las tropas del *Neptunia* y el destructor *Pessagno* trataba de remolcar al trasatlántico *Oceania*, éste sería alcanzado por otros dos torpedos disparados desde el submarino HMS *Upholder* y se hundió en ocho minutos. Las pérdidas humanas fueron relativamente pequeñas, 384 de un total de 5.818 hombres y para la flota italiana la pérdida de dos buques muy valiosos e irremplazables.

Mientras se trabajaba en su reconversión para transporte de tropas, el trasatlántico francés *Normandie* se incendió y se hundió en febrero de 1942 tumbado sobre la banda de estribor en el puerto de Nueva York. El trasatlántico alemán *Vaterland*, que se encontraba en fase de armamento, resultaría destruido en julio de 1943 cuando se encontraba en el puerto de Hamburgo.<sup>124</sup>

En mayo de 1940 el trasatlántico italiano *Rex* llegó a Génova procedente de Nueva York en el que sería su último viaje comercial. Trasladado después a Trieste, tras el armisticio en 1943 cayó en manos de los alemanes y el 5 de septiembre de 1944 fue remolcado fuera del puerto y fondeado en las proximidades del puerto de Capodristria, donde resultó alcanzado en un ataque de la RAF y durante cuatro días ardió de proa a proa, hundiéndose finalmente en aguas someras.<sup>125</sup> Su casi gemelo *Conte di Savoia* fue incendiado y hundido intencionadamente el 11 de septiembre de 1943 durante la retirada de las fuerzas alemanas cuando se encontraba en las proximidades de Malamocco, cerca de Venecia.<sup>126</sup>

El hundimiento del trasatlántico alemán *Wilhelm Gustloff* está considerado el más grave de la historia. En enero de 1945, el almirante Dönitz ordenó la evacuación del personal de submarinos y de refugiados y heridos que se convertiría en la mayor evacuación, rescate y transporte de millones de personas que escapaban de las hordas soviéticas en su avance desde el Este. Todos los buques disponibles en el Báltico fueron destinados a la macro evacuación entre los que figuraban los trasatlánticos alemanes *Cap Arcona*, *Robert Ley*, *Hamburg*, *Hansa*, *Deutschland*, *Postdam*, *Pretoria*, *Antonio Delfino*, *Winrich von Kniprode*, *Ubena*, *Goya*, *Berlín*, *General Steuben* y *Monte Rosa*.

Se estima que en el puerto de Gotenhafen se encontraban alrededor de unos sesenta mil refugiados en medio de un gran desorden e incapacidad de las autoridades para controlar la presión de la multitud que intentaba subir a bordo. El buque estaba armado con ametralladoras antiaéreas para defenderse de posibles ataques y sólo había chalecos para dos tercios de los pasajeros y los botes salvavidas resultaban insuficientes en caso de una emergencia. Aunque las fuentes varían, se estima que a bordo había una tripulación de 173 hombres, 918 oficiales y clases, 373 enfermeras del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine, 162 heridos que habían sido embarcados el día anterior y 4.424 refugiados.<sup>127</sup>

---

<sup>124</sup> KLUDAS, *op. cit.*, tomo IV, p. 86.

<sup>125</sup> A partir de 1947 comenzaría su desguace in situ. Los trabajos finalizarían en junio de 1958.

<sup>126</sup> Después de la guerra se consideró la posibilidad de su reconstrucción, pero finalmente se tomó la decisión de desguazarlo y en 1950 sería desmantelado en Monfalcone.

<sup>127</sup> De Alemania Oriental y Polonia, en total fueron evacuadas dos millones de personas, que de no haber podido escapar habrían sido presa fácil de los soviéticos, como lo fueron los que quedaron atrás. De los que lograron ser embarcados, se estima que murieron unas treinta mil personas, la mayoría de ellos en los desastres de los buques *Wilhelm Gustloff* y *Goya*.

En total, aproximadamente 6.050 personas, pero esa cifra se estima superior debido a un número indeterminado que consiguió subir a bordo aprovechando la confusión. Las investigaciones más recientes se refieren a 8.956 refugiados, 918 oficiales y clases de la 2.Unterseeboot-Lehrdivision, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine, 173 auxiliares y 162 heridos de diversa gravedad, que sumaban en total 10.582 personas.

A mediodía del 30 de enero de 1945, el trasatlántico *Wilhelm Gustloff* zarpó con la ayuda de cuatro remolcadores, sin escolta, precedido por un buque barreminas y en condiciones meteorológicas adversas. A 21:08 h navegaba entre Danzig y la isla de Borholm, a la altura de Stolpmunde, cuando fue descubierto por el submarino soviético S-13 y le disparó tres torpedos, que impactaron en la proa debajo de la línea de flotación, a la altura de la piscina interior –lo que provocó la muerte de la mayor parte de las enfermeras auxiliares– y en la sala de máquinas. El buque se hundió en unos cincuenta minutos y arrastró a las profundidades del Báltico a 9.343 personas y otras 1.239 lograron salvar la vida rescatados por buques alemanes en labores de evacuación o escolta que se encontraban en las proximidades.<sup>128</sup>

El pecio se encuentra hundido sobre su quilla a unos 44 m de profundidad, en las coordenadas 55° 04' 22" N y 17° 25' 17" E. Tiempo después, los soviéticos trataron de dinamitarlo para evitar futuras investigaciones, aunque no lo lograron, y permanecen tres secciones que fueron descubiertas y filmadas en 1995 por buzos especialistas en aguas profundas.

Otro caso trágico corresponde al trasatlántico *Cap Arcona*. El 26 de abril de 1945 estaba fondeado en la bahía de Lübeck y en las proximidades se encontraban los buques *Thielbeck*, *Athen* y *Deutschland*. A bordo de los tres buques había unos siete mil prisioneros procedentes de los campos de concentración de Neuengamme y Danzig, la mitad de ellos prisioneros soviéticos y polacos que eran evacuados ante el avance de las fuerzas aliadas y que serían transbordados al primero, así como medio millar de soldados para su vigilancia.

De ellos, en el buque *Athen* quedaban a bordo unos dos mil prisioneros, que serían liberados por las tropas aliadas después de que el capitán embarrancara intencionadamente en Neustadt e izara bandera blanca. El trasatlántico *Deutschland* estaba siendo habilitado como buque hospital para atender a los heridos procedentes del frente del Este.

Un escuadrón de aviones *Typhoon* de la RAF pertenecientes al 83º Grupo de la II Fuerza Aérea Táctica atacó a los buques que se encontraban en la bahía de Lübeck. Una segunda oleada estuvo a cargo de aviones del 198º Escuadrón de Plantlünne y en la tercera intervinieron aviones del 263º Escuadrón de Alhorn, que concentraron el ataque en el trasatlántico *Deutschland*, que resultó alcanzado y se escoró hundiéndose después de cuatro horas de agonía, siendo abandonado por su tripulación tras los primeros impactos. Sin embargo, a bordo del trasatlántico *Cap Arcona* quedaron atrapados unos 4.500 prisioneros en las bodegas del buque, en el que se declaró un incendio tras el ataque y la mayoría de ellos murieron asfixiados por el humo. Escorado con lentitud, acabaría hundiéndose parcialmente, mientras 350 hombres, entre tripulantes y prisioneros, trataron de alcanzar a nado la playa, siendo la mayoría abatidos por los disparos de los soldados de las SS. El buque *Thielbeck* se hundió 45 minutos después del primer ataque y de los 2.800 prisioneros que había a bordo, sólo se salvaron unos cincuenta. Se estima que, en total, unos seis mil hombres murieron en esta tragedia.

---

<sup>128</sup> SEQUEIRO LEIRA, Francisco. *Báltico, 1945. Operación Hanníbal*. En "Revista General de Marina", nº 272. pp. 441-443, Madrid, abril de 2017. En 1955 se estrenó la película alemana *Nacht fiel über Gotenhafen*, basada en el hundimiento del buque *Wilhelm Gustloff*. De los muchos libros sobre la tragedia destaca el escrito por Heinz Schon, titulado *SOS Wilhelm Gustloff - Die größte Schiffekatastrophe der Geschichte* y está considerado el relato más preciso.

Diez días después de la tragedia del *Wilhelm Gustloff*, el submarino soviético S-13 hundió el 10 de febrero de 1945 el trasatlántico *General Steuben*, después de que hubiera salido de Pillau en viaje a Swinemünde, llevando a bordo a unos 2.800 soldados heridos, 320 enfermeros, treinta médicos y más de ochocientos refugiados. Sólo hubo 659 supervivientes que fueron rescatados por la lancha torpedera T-196, pues el resto, estimado en unas 4.500 personas, perdieron a la vida bien engullidos por el buque en el momento de hundirse bien por las frías aguas del Báltico.

Citaremos, asimismo, el caso del buque hospital alemán *Goya*. El 16 de abril de 1945 zarpó de Danzig en viaje a Alemania con refugiados de su nacionalidad, entre los que se encontraban dos centenares de efectivos del 25 Regimiento Panzer. Casi a medianoche fue avistado por un buque soviético que pasó aviso al submarino L-13 y le disparó dos torpedos que impactaron de lleno y se hundió en siete minutos en 78 m de profundidad, sin que pudiera arriar los botes salvavidas. Se estima que murieron unas seis mil personas y sólo sobrevivieron 165.<sup>129</sup> El comandante soviético Konovalov recibió el título de Héroe de la URSS, no así el comandante del submarino S-13, al que le fue denegado.

Los restos del buque *Goya* fueron descubiertos el 16 de abril de 2003, por una expedición internacional dirigida por Ulrich Restemeyer y con la ayuda de un sonar de imágenes tridimensionales. Durante las quince semanas que duró la operación Aníbal (23 de enero al 8 de mayo de 1945) se perdieron 158 buques mercantes y un elevado número de vidas humanas, entre las que se encuentran las aquí relacionadas.

El trasatlántico de su misma bandera *Europa* permaneció casi inactivo durante la Segunda Guerra Mundial y en 1945 fue requisado por EE.UU., siendo utilizado para el retorno de las tropas norteamericanas. En 1946 sería transferido a la Compagnie Générale Transatlantique como reparación de guerra y rebautizado *Liberté*, nombre con el que permaneció en servicio hasta su desguace en 1962, de manera que tuvo una vida activa de algo más de tres décadas.

#### 2.4.5 LOS ÚLTIMOS TRASATLÁNTICOS (1945-1965)

Después de la Segunda Guerra Mundial, los trasatlánticos vivieron una segunda etapa de esplendor que se prolongaría por espacio de dos décadas, hasta que la aviación comercial fue ganando terreno a pasos acelerados, sobre todo a comienzos de los años sesenta tras la aparición de los aviones reactores de primera generación de fabricación británica (De Havilland), norteamericana (Douglas, Boeing y Convair) y francesa (Sud Aviation).

En mayo de 1945, el trasatlántico *Andes* fue el encargado de transportar hasta el puerto de Oslo al gobierno de Noruega en el exilio. Cunard Line restableció en octubre de 1946 los servicios trasatlánticos en la línea Southampton-Nueva York con el trasatlántico *Queen Elizabeth*. La compañía emprendió un plan de nuevas construcciones formado por dos buques gemelos<sup>130</sup> y un tercero de mayor porte llamado *Caronia*, destinados todos ellos a las líneas del Atlántico norte.

Desde el otro lado, United States Lines lo haría en noviembre de 1946 con el trasatlántico *América*, reincorporado tras su servicio militar, en la línea Nueva York-El Havre. Otra compañía norteamericana, Delta Lines, estableció a partir de 1946 la línea Nueva Orleans-Buenos Aires con una flota de tres

---

<sup>129</sup> SEQUEIRO, *op. cit.*, pp. 439-440. Antes y durante el ataque los pilotos británicos desconocían que existieran prisioneros aliados en estos buques. La verdad final se supo en 1975 y causó una gran conmoción.

<sup>130</sup> Los buques *Media* (1947) y *Parthia* (1948) solo tenían acomodación para 250 pasajeros en primera clase y 184 tripulantes. La velocidad no era un reclamo, pues andaban 18 nudos. Tomaron forma en los astilleros John Brown, Clydebank y Harland & Wolff, Belfast, respectivamente.

buques<sup>131</sup> y American President Lines la línea San Francisco-Hong Kong, con dos trasatlánticos gemelos de dos chimeneas.<sup>132</sup>

A medida que se fueron recuperando los buques que habían sobrevivido a la guerra y pasaban obras de gran carena para volver al servicio comercial, las navieras británicas que tenían fortaleza financiera restablecieron las líneas regulares, caso de Union Castle Line, Royal Mail Lines, New Zealand Line, Blue Funnel, Blue Star Line, British India Line, Shaw, Savill & Albion, Elder & Dempspter Lines; Furness, Whity & Co. y, especialmente, P & O Orient Line.

En el caso de esta última hemos de destacar la construcción de nueve trasatlánticos entre 1948 y 1961<sup>133</sup> para la línea de Australia. Relevante fue, asimismo, la renovación de Union-Castle Line, con una flota de cinco buques<sup>134</sup> para la línea Southampton-Durban y dos<sup>135</sup> de British India para la línea Londres-Beira (Mozambique). Todas las navieras citadas, vía Ciudad del Cabo o el canal de Suez, enlazaban la metrópoli con la larga lista de colonias y países miembros de la Commonwealth, así como las líneas de Brasil y Argentina, de especial interés comercial. Es de señalar que en su primer viaje en la línea Londres-Buenos Aires se perdió el buque *Magdalena*, construido por encargo de Royal Mail Lines.

Otros países europeos de larga tradición marítima renacieron de sus cenizas como el Ave Fénix. En compensación por daños de guerra, Francia recibió el trasatlántico alemán *Europa*, que sería rebautizado *Liberté* y entró en servicio en junio de 1946. El trasatlántico *De Grasse*, que había sido hundido en agosto de 1944 en su retirada, sería reflotado y reconstruido en el astillero de St. Nazaire y en julio de 1947 volvería a la línea Le Havre-Nueva York.<sup>136</sup>

El trasatlántico *Ile de France* retornó en octubre de 1946 a la línea Cherbourg-Nueva York y otros dos de nueva construcción<sup>137</sup> renovaron la oferta en las líneas Le Havre-Nueva York y Le Havre-Centroamérica. Messageries Maritimes recuperó el buque *La Marseillaise* y en agosto de 1948 restableció la línea Marsella-Yokohama. Chargeurs Reunis ordenó la construcción de cuatro buques<sup>138</sup> para la línea Le Havre-Buenos Aires, que permanecieron en servicio apenas una década. SGTM, por su parte, contrataría dos trasatlánticos para la línea Marsella-Buenos Aires.<sup>139</sup>

En el primer tercio de la década de los años cincuenta, Messageries Maritimes contrató nueve buques, los cuatro primeros<sup>140</sup> para atender las líneas Marsella-Mauritius, los tres siguientes<sup>141</sup> para la línea Marsella-Yokohama y los dos últimos<sup>142</sup> para la línea Marsella-Sydney vía canal de Panamá. En la

<sup>131</sup> Construidos en el astillero Ingals, Pascagoula y nombrados *Del Norte* (1946), *Del Sud* (1947) y *Del Mar* (1947).

<sup>132</sup> Construidos en el astillero Bethlehem Alameda, nombrados *President Cleveland* (1947) y *President Wilson* (1948).

<sup>133</sup> Nombrados *Orcades* (diciembre de 1948), *Himalaya* (octubre de 1949), *Chusan* (julio de 1950), *Oronsay* (mayo de 1951), *Arcadia* (febrero de 1954), *Orsova* (mayo de 1954), *Iberia* (septiembre de 1954), *Oriana* (diciembre de 1960) y *Canberra* (junio de 1961). Seis de ellos fueron construidos en el astillero Vickers-Armstrong, en Barrow in Furness; uno en John Brown & Co., en Clydebank y dos en Harland & Wolff, en Belfast (Irlanda del Norte).

<sup>134</sup> Los primeros buques de la inmediata posguerra tomaron forma en el astillero Harland & Wolff, Belfast y recibieron los nombres de *Pretoria Castle* (1948) y *Edinburgh Castle* (1948). Seguirían otros tres buques llamados *Rhodesia Castle* (1951), *Kenya Castle* (1952, en su viaje inaugural se estrenó con una vuelta completa al continente africano) y *Braemar Castle* (1952).

<sup>135</sup> Construidos en el astillero Barclay, Curle & Co., llamados *Kenya* (1951) y *Uganda* (1952).

<sup>136</sup> MILLER, William H. (1981) *Transatlantic liners 1945-1980*, p. 92, ed. David & Charles, Newton Abbot, London.

<sup>137</sup> Se trata de los buques *Flandre* (1952) y *Antilles* (1953).

<sup>138</sup> Construidos en los astilleros de La Loire, St. Nazaire, recibieron los nombres de *Lavoisier* (1950), *Claude Bernard* (1950), *Laënnec* (1952) y *Charles Tellier* (1952).

<sup>139</sup> Se trata de los buques *Provence* (1951) y *Bretagne* (1952).

<sup>140</sup> Construidos en los astilleros de Lorient y La Gironde y recibieron los nombres de *La Bourdonnais* (1953), *Ferdinand de Lesseps* (1952), *Pierre Loti* (1953) y *Jean Laborde* (1953).

<sup>141</sup> Botados con los nombres de *Viet Nam* (1952), *Cambodge* (1953) y *Laos* (1954), tomaron forma en los astilleros de La Ciotat y Dunkirk.

<sup>142</sup> Se trata de los buques *Calédonien* (1952) y *Tahitien* (1953), construidos en los astilleros de Dunkirk y el arsenal de Brest.

misma época Chargeurs Reunis renovarían flota para las líneas de Indochina con otros cuatro buques<sup>143</sup> construidos también en astilleros franceses y de similares características a los precedentes. Hemos de citar, asimismo, a la Compagnie de Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre, que contrató dos buques<sup>144</sup> para la línea Marsella-Ponte Noire.

La recuperación de Italia es otro ejemplo significativo. La mayoría de los grandes trasatlánticos construidos antes de 1939 se perdieron en el transcurso de la guerra, de modo que a la cita con la paz solo llegaron los trasatlánticos *Conte Grande* y *Conte Biancamano*.<sup>145</sup> En julio y noviembre de 1949 reabrieron la línea Génova-Argentina, controlados por la Società Marítima Nazionale y gerencia de Italia di Navigazione; también habían sobrevivido los trasatlánticos *Saturnia* y *Vulcania*, que habían estado al servicio de la U.S. Navy durante la guerra.

En el caso de Holanda, cuando acabó la guerra la compañía Royal Rotterdam Lloyd disponía de tres trasatlánticos,<sup>146</sup> a los que siguió el buque *Willem Ruys*, cuya construcción se había paralizado durante la guerra y entró en servicio en diciembre de 1947 en la línea Rotterdam-Indonesia. Holland America Line contrató dos buques<sup>147</sup> para la línea Rotterdam-Nueva York, VNSM recuperó tres buques<sup>148</sup> para la línea Amsterdam-Mozambique y el gobierno holandés adquirió tres tipos “Victory”, que fueron reconvertidos para el transporte de emigrantes en la línea Rotterdam-Quebec.<sup>149</sup>

Portugal desarrolló un ambicioso plan de nuevas construcciones para atender el servicio colonial con África y la gran demanda en las líneas de la emigración a Brasil y Venezuela. En 1947 y 1948 la Compañía Colonial de Navegação recibió dos buques construidos en Inglaterra<sup>150</sup> para la línea Lisboa-Ciudad del Cabo-Mozambique. En la misma época, la Compañía Nacional de Navegação también acudió a la industria naval británica para la construcción de dos buques<sup>151</sup> destinados a la línea Lisboa-Ciudad del Cabo-Nacala. Sin embargo y durante casi veinte años, dos esbeltos trasatlánticos<sup>152</sup> de la Companhia Colonial de Navegação serían el emblema de la Marina mercante lusitana en las líneas Lisboa-Brasil-Argentina y Lisboa-Venezuela-Centroamérica. Hubo otros dos buques<sup>153</sup> contratados por cada una de las citadas compañías y destinados a las líneas Lisboa-Mozambique y Lisboa-Mossamedes, que completaban la red de servicios coloniales y los últimos trasatlánticos<sup>154</sup> portugueses llegarían a comienzos de la década de los años sesenta destinados a la línea Lisboa-Beira.

Así como las compañías británicas mantuvieron estándares anticuados en la estética de las construcciones navales de la inmediata posguerra, Norwegian America Line, con sede en Oslo, recogió la vanguardia del momento con el buque *Oslofford*. Más modesta fue la contribución inicial de Swedish-America Line con el buque *Stockholm* en la línea Gothemburgo-Nueva York, a la que en la década de

---

<sup>143</sup> Nombrados *Louis Lumière* (1952), *Edouard Branly* (1953), *Henri Poincaré* (1953) y *Clement Ader* (1954).

<sup>144</sup> Construidos en el astillero Penhöt, St. Nazaire y llamados *Général Manguin* (1953) y *Jean Mermoz* (1957).

<sup>145</sup> Durante la guerra fueron transformados en transportes de tropas al servicio de EE.UU. y renombrados *Monticello* y *Hermitage*.

<sup>146</sup> Se trataba de los buques *Sibajak* (1928), *Johan van Oldenbarnevelt* (1930) y *Oranje* (1939). Este último, en servicio en septiembre del citado año, se convirtió en el más rápido del momento y se estrenó en la línea de las colonias asiáticas holandesas.

<sup>147</sup> Tomaron forma en el astillero Wilton-Fijenoord, Schiedam y recibieron los nombres *Ryndam* (1951) y *Maasdam* (1952).

<sup>148</sup> Nombrados *Klipfontein* (1939), *Oranjefontein* (1941) y *Jagersfontein* (1950).

<sup>149</sup> Nombrados *Zuiderkruis*, *Grote Beer* y *Waterman*, entraron en servicio entre 1951 y 1952.

<sup>150</sup> Buques *Patria* (1947) e *Império* (1948), construidos en el astillero John Brown, Clydebank.

<sup>151</sup> Los buques *Angola* (1948) y *Moçambique* (1949) tomaron forma en los astilleros Hawthorn Leslie y Swan, Hunter & Wigham Richardson, ambos en Newcastle.

<sup>152</sup> Construidos en el astillero Cockerill, Hoboken (Bélgica), recibieron los nombres *Vera Cruz* (1952) y *Santa María* (1953). Este último fue protagonista del célebre secuestro de Galvao en enero de 1961.

<sup>153</sup> El contrato para la construcción de ambos buques se firmó con el astillero Cockerill, Hoboken y fueron llamados *Uige* (1954) y *Niassa* (1955).

<sup>154</sup> Se trata de los buques *Infante Dom Henrique* (1961) y *Príncipe Perfeito* (1961), construidos en los astilleros Cockerill, Hoboken y Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle.



los años cincuenta sumaría dos elegantes trasatlánticos de dos chimeneas,<sup>155</sup> que también serían dedicados a la industria turística.

Para la línea Amberes-Matadi, la Compagnie Maritime Belgue (CMB) acudió a la industria naval nacional y contrató cinco buques.<sup>156</sup> La compañía egipcia Khedivial Mail Line empleó a partir de 1948 dos buques transformados de la clase “Victory”<sup>157</sup> en la línea El Cairo-Nueva York y un año después, la compañía yugoslava Jugolinija cubrió la línea Rijeka-Nueva York con seis buques.<sup>158</sup>

Argentina emprendió un vasto programa de nuevas construcciones de buques trasatlánticos, para lo que acudió a la industria naval británica, holandesa e italiana. Hubo gestiones con la Empresa Nacional Elcano para adquirir dos buques del tipo C del Plan de Nuevas Construcciones, pero no dieron resultado, pese a las buenas relaciones políticas entre los regímenes políticos de Franco y Perón.

La Compañía Argentina de Navegación Dodero ordenó la construcción de tres buques<sup>159</sup> en astilleros de Gran Bretaña, destinados a la línea Buenos Aires-Londres. Además, adquirió dos trasatlánticos<sup>160</sup> que eran el resultado de la reconversión de antiguos buques mercantes transformados en portaaviones auxiliares durante la Segunda Guerra Mundial y serían destinados a la línea Buenos Aires-Génova; y para la línea Buenos Aires-Hamburgo contrató otros tres trasatlánticos en astilleros de Holanda.<sup>161</sup> Flota Mercante del Estado ordenó igual número<sup>162</sup> en Italia para la línea Buenos Aires-Nueva York.

Países como Alemania, Francia, Holanda, Portugal, Italia y Suecia contrataron nuevos buques para la línea del Atlántico norte y los servicios regulares en el tráfico colonial y de emigración hacia América del Sur y Australia, en el que destacaron navieras de pabellón de conveniencia y armadores de Suiza, Suecia, Portugal e Italia. La presencia española, con los escasos medios disponibles, mantuvo un tráfico más discreto entre España, Venezuela, países ribereños del Caribe y la costa este de EE.UU., a cargo de Compañía Trasatlántica.

Precisamente, la inmigración promovida por el gobierno australiano motivó un intenso tráfico de emigrantes europeos hacia Australia, en la que participaron especialmente navieras italianas (Vlasov,

---

<sup>155</sup> Los buques *Kungsholm* (1953) y *Gripsholm* (1957) fueron construidos en los astilleros De Schelde, Vlissingen (Holanda) y Ansaldo, Sestri Ponente (Italia).

<sup>156</sup> En el astillero Cockerill, Hoboken, fueron construidos los buques *Albertville* (1948), *Leopoldville* (1948), *Elisabethville* (1949), *Baudouinville* (1950, luego *Thysville*) y *Charlesville* (1951).

<sup>157</sup> Nombrados *Khediye Ismail*, luego *Cleopatra*, ex *United Victory* (1944) y *Mohammed Ali El Kebir*, ex *Atchinson Victory* (1944).

<sup>158</sup> Los buques afectos al citado servicio establecido en 1949 se llamaban *Hrvatska*, ex *St. Lawrence Victory*; *Srbija* (1949), *Visevica* (1964), *Klek* (1965), *Tuhobic* (1965) y *Zvir* (1965).

<sup>159</sup> El contrato fue adjudicado al astillero Vickers Armstrong, Barrow in Furness y recibieron los nombres de *Presidente Perón* (1949), *Eva Perón* (1950) y *17 de octubre* (1950).

<sup>160</sup> Se trata de los buques *Corrientes* (1949) y *Salta* (1949). La reconstrucción en trasatlánticos se hizo en el astillero Newport News, EE.UU.

<sup>161</sup> Tomaron forma en los astilleros Van der Giessen, Krimpen y De Schelde, Vlissingen y recibieron los nombres de *Yapeyú* (1951), *Maipu* (1951) y *Alberto Dodero* (1951).

<sup>162</sup> El astillero Ansaldo, Génova, fue el encargado de la construcción de los buques *Río de la Plata* (1950), *Río Jachal* (1950) y *Río Tunuyán* (1951).

Lauro, Italia di Navigazione...), primero con buques adaptados de procedencia militar<sup>163</sup> y después con trasatlánticos de nueva construcción.<sup>164</sup>

Aun siendo significativo el protagonismo y el esfuerzo de los países europeos en la construcción de nueva flota, sería EE.UU. quien lideraría la nueva etapa con el famoso trasatlántico *United States*<sup>165</sup>, construido por encargo de United States Line, siendo el buque de su clase más rápido jamás construido. A su puesta en servicio en julio de 1952 superó el registro del *Queen Mary* y cruzó el Atlántico norte entre Ambrose y Bishop Rock en tres días, diez horas y cuarenta minutos a una velocidad de 35,39 nudos,<sup>166</sup> y en la actualidad, aunque lleva más de cuarenta años fuera de servicio, mantiene el preciado título del *gallardete azul*. En el servicio trasatlántico participaron otras compañías de su misma bandera, caso de American Banner Lines, American Export Lines, armadora de los famosos trasatlánticos *Independence* y *Constitution*, incorporados en 1951 y American President Lines.

La década de los años cincuenta fue de un extraordinario renacimiento para la Marina mercante italiana. Los astilleros Cantieri Riuniti dell' Adriático, en Monfalcone y Ansaldo, en Génova, construyeron los buques más famosos de la época contratados por la compañía Italia di Navigazione. Dos de ellos serían destinados a la línea Génova-América del Sur<sup>167</sup> y otros dos a la línea Génova-Nueva York, entre los que se encontraba el tristemente célebre *Andrea Doria*.<sup>168</sup> Para las líneas Génova-Sydney, Génova-Ciudad del Cabo y Génova-Hong Kong, Lloyd Triestino ordenó la construcción de seis buques del mismo proyecto.<sup>169</sup>

A mediados de la década, Cunard Line presentó una serie de cuatro buques<sup>170</sup> destinados inicialmente a las líneas del Canadá, aunque también navegaron en la línea estrella Liverpool-Nueva York. Todos ellos tenían el sello inconfundible del astillero John Brown, Clydebank, entonces en pleno apogeo, enmarcado en una estampa marinera muy característica. Shaw, Savill & Albion sorprendió con la llegada de dos buques<sup>171</sup> novedosos con la chimenea a popa en un servicio regular de vuelta al mundo con base en Southampton. Haremos mención, asimismo, a Pacific Steam Navigation Co., que estableció la línea Liverpool-Valparaíso<sup>172</sup> y los tres últimos *Empress*<sup>173</sup> de Canadian Pacific destinados a la línea Liverpool-Montreal. British India y Bibby Line asumieron la gerencia de dos transportes de tropas para las posesiones de ultramar<sup>174</sup> y Union-Castle Line contrató sus tres últimos buques para la línea

---

<sup>163</sup> Caso de los buques *Beaverbrae* (1948), adquirido por Canadian Pacific; *Skaugun* (1949), propiedad de I.M. Skaugen, Oslo; *Anna Salén* (1946), armado por Sven Salen, Estocolmo; *Nelly* (1949), operado por Caribbean Land & Shipping Corp., Panamá; *Surriento* (1948), *Roma* (1950) y *Sydney* (1950), adquiridos por Achille Lauro y *Fairsea* (1949), reconstruido por Alvion SS Corp., Panamá. Otro buque destinado al tráfico de emigrantes se llamó *Fairsky* (1958) y era el resultado de la transformación del portaaviones auxiliar HMS *Attacker* (1942). Dos buques tipo C-4 del U.S. Maritime Commission serían transformados en los buques de pasaje *Monterey* (1956) y *Mariposa* (1956), adquiridos por Matson Navigation Co. y destinados a la línea San Francisco-Honolulu-Auckland.

<sup>164</sup> P & O Orient Line ordenó la construcción de los buques *Oriana* y *Canberra*, que fueron los mayores y más rápidos y los últimos construidos expresamente para el servicio de Australia.

<sup>165</sup> Construcción nº 488 del astillero Newport News, Virginia, construido en dique seco, en febrero de 1950 se procedió a su puesta de quilla y fue entregado en junio de 1952.

<sup>166</sup> MILLER, William H. (1981) *Transatlantic liners 1945-1980*, p. 212, ed. David & Charles, Newton Abbot, London.

<sup>167</sup> El primero fue el buque *Giulio Cesare* (1951), seguido del *Augustus* (1952).

<sup>168</sup> Se trata de los buques *Andrea Doria* (1952) y *Cristóforo Colombo* (1954). El primero resultó hundido en julio de 1956 en Nantucket, después de una colisión con el trasatlántico sueco *Stockholm*, con un saldo de 46 fallecidos.

<sup>169</sup> La carga de trabajo se repartió entre los astilleros Cantieri Riuniti dell' Adriático en Trieste y Monfalcone y el último en Ansaldo, La Spezia. Fueron nombrados *Australia* (1951), *Neptunia* (1951), *África* (1952), *Europa* (1952), *Victoria* (1952) y *Asia* (1953).

<sup>170</sup> Recibieron los nombres de *Saxonia* (1954), *Ivernia* (1955), *Carinthia* (1956) y *Sylvania* (1957).

<sup>171</sup> Construidos en los astilleros Harland & Wolff y Vickers-Armstrong, recibieron los nombres de *Southern Cross* (1955) y *Northern Star* (1962).

<sup>172</sup> Propietaria del buque *Reina del Mar* (1956), construido en el astillero Harland & Wolff, Belfast.

<sup>173</sup> La carga de trabajo se repartió entre los astilleros Fairfield, Glasgow y Vickers-Armstrong, Newcastle, siendo llamados *Empress of Britain* (1956), *Empress of England* (1957) y *Empress of Canada* (1961).

<sup>174</sup> Se trata de los buques *Nevasa* (1956) y *Oxfordshire* (1957).

Southampton-Durban.<sup>175</sup> Royal Mail Line hizo lo propio con igual número de buques<sup>176</sup> para la línea Londres-Buenos Aires, que eran una recreación de los antiguos trasatlánticos con la superestructura del puente de mando y alojamientos de oficiales separada del resto por una bodega intermedia.

Para la línea Oslo-Nueva York, Norwegian America Line estrenó el elegante *Bergensfjord*.<sup>177</sup> La Compagnie Maritime Belge (CMB) ordenó la construcción de los dos buques<sup>178</sup> mayores que hasta entonces habían navegado en la línea Amberes-Matadi después de la guerra y su presencia en el tráfico del Congo belga conocería a comienzos de la década de los setenta la incorporación de dos buques de línea notables. Holland America Line encargó tres buques<sup>179</sup>, entre ellos el elegante *Rotterdam*<sup>180</sup>, destinado en sus primeros años a la línea Rotterdam-Nueva York. Otra compañía holandesa, VNSM, contrató el que sería su último buque<sup>181</sup> para la línea Hamburgo-Lourenço Marques.

En el país del Sol Naciente, después del desastre de la Segunda Guerra Mundial, a mediados de la década de los años cincuenta<sup>182</sup> se estableció la línea Kobe-Buenos Aires y diez años después ya era posible la línea Japón-América del Sur-costa oeste de EE.UU. y Canadá.

Aunque los navieros griegos afincados en Inglaterra eran verdaderos expertos en la adquisición y transformación de buques de segunda mano, hubo algún caso excepcional<sup>183</sup>, en una apuesta por participar en la línea Glasgow-Liverpool-Nueva York, en la que no consiguió arraigar por lo que buscaría otras opciones, como la línea El Pireo-Nueva York, luego extendida hasta Haifa, con dudoso resultado.

La presencia norteamericana en las líneas de Centroamérica con base en Nueva York estuvo a cargo de Grace Line, para la que ordenó la construcción de dos buques,<sup>184</sup> mientras Moore-McCormack Lines encargó dos más<sup>185</sup> para la línea Nueva York-Buenos Aires. A comienzos de la década de los años sesenta, Grace Line ampliaría la capacidad de la flota en la línea Nueva York-Centroamérica con otros cuatro buques<sup>186</sup>, con los que en 1972, tras la fusión el año anterior que dio origen a Prudential Grace Lines, establecería una línea regular desde la costa oeste de EE.UU.-Buenos Aires vía canal de Panamá.

La flota italiana se incrementó con nuevos buques llamados a modernizar los servicios. Costa Armatori ordenó la construcción del trasatlántico *Federico C* para la línea Génova-Buenos Aires, que también sería dedicado a cruceros de turismo. En junio de 1960 la compañía Italia incorporó el buque *Leonardo*

<sup>175</sup> Construidos en los astilleros Harland & Wolff, Belfast; Cammell Laird & Co., Birkenhead; y John Brown, Clydebank y llamados *Pendennis Castle* (1959), *Windsor Castle* (1960) y *Transvaal Castle* (1962).

<sup>176</sup> Los tres buques fueron construidos en el astillero Harland & Wolff, Belfast y recibieron los nombres de *Amazon* (1959), *Aragón* (1960) y *Arlanza* (1960). En 1971 fueron transformados en transportes de coches.

<sup>177</sup> Construido en el astillero Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle, entró en servicio en mayo de 1956.

<sup>178</sup> El contrato se adjudicó a los astilleros Penhøet, St. Nazaire y Cockerill, Hoboken y recibieron los nombres de *Jadotville* (1956) y *Baudouinville* (1957). Cinco años después de su puesta en servicio fueron adquiridos por P&O Line y rebautizados *Chitral* y *Cathay*.

<sup>179</sup> Los dos primeros recibieron los nombres de *Dinteldyk* (1957) y *Statendam* (1956).

<sup>180</sup> Construcción nº 300 del astillero Rotterdamsche DD Mij, en septiembre de 1958 se procedió a su botadura y en septiembre de 1959 realizó su viaje inaugural. De su silueta destacaban dos estilizadas chimeneas paralelas situadas en el último tercio de la superestructura.

<sup>181</sup> Construido en el astillero Wilton-Fijenoord, recibió el nombre de *Randfontein* (1959).

<sup>182</sup> La iniciativa partió de la compañía Osaka Shosen KK, que contrató dos buques de línea regular en el astillero Mitsubishi, Kobe, llamados *Brazil Maru* (1954) y *Argentina Maru* (1958). En diciembre de 1963, Osaka Shosen KK y Mitsui Line se fusionaron, dando origen a Mitsui-OSK Line.

<sup>183</sup> Transatlantic Shipping Corp., sociedad registrada en Liberia y controlada por Greek Line, contrató la construcción del buque *Olympia* (1953) en el astillero Stephen, Glasgow.

<sup>184</sup> Construidos en el astillero Newport News y nombrados *Santa Rosa* (1958) y *Santa Paula* (1958).

<sup>185</sup> Construidos en el astillero Ingalls, Pascagoula, llamados *Brasil* (1958) y *Argentina* (1958).

<sup>186</sup> El contrato se adjudicó al astillero Bethlehem, Sparrows Point y recibieron los nombres de *Santa Magdalena* (1963), *Santa Mariana* (1963), *Santa María* (1963) y *Santa Mercedes* (1964).

*da Vinci*<sup>187</sup> a la línea Génova-Nueva York, en la que alternaría con cruceros de turismo. Lloyd Triestino hizo lo propio en la línea Génova-Sydney con el encargo de dos buques de líneas muy estilizadas llamados *Galileo Galilei* y *Guglielmo Marconi*.<sup>188</sup> Los últimos trasatlánticos como tales construidos para el servicio del Atlántico Norte fueron los buques *Michelangelo*<sup>189</sup> y *Rafaello*<sup>190</sup>, con los que Italia alcanzó el delirio. Entraron en servicio en mayo y julio de 1965, respectivamente, en la línea Nápoles-Génova-Cannes-Gibraltar-Nueva York. Diez años después la situación había cambiado por completo y el poderío de la flota de pasaje italiana había entrado en una fuerte decadencia.

Cuando ya se vislumbraba que la aviación comercial impondría su dominio, P&O Orient Line encargó la construcción de los que serían los dos últimos trasatlánticos destinados a la línea Southampton-Sydney, llamados *Oriana*<sup>191</sup> y *Canberra*.<sup>192</sup> En el momento de su retirada, el segundo de ellos tendría una larga vida como crucero de turismo, que habría de prolongarse hasta su desguace.

En enero de 1962 entró en servicio el buque *France*<sup>193</sup> -de dos chimeneas rematadas cada una por salientes alados-, que mantuvo el record mundial de mayor eslora en su clase hasta la entrega del buque *Queen Mary 2* en 2003. El proyecto original pretendía la construcción de dos buques para sustituir a los trasatlánticos *Ile de France* y *Liberté*, que ya estaban obsoletos, pero las noticias de que Cunard proyectaba un nuevo buque de mayor tonelaje a los entonces existentes, hizo que el dirigente francés Charles de Gaulle liderara como la mejor opción para recuperar el orgullo nacional herido con motivo de la guerra de independencia de Argelia, la construcción de un buque fue impusiera prestigio en la mar.<sup>194</sup>

En septiembre de 1962, la compañía Paquet incorporó el buque *Ancerville*<sup>195</sup> a la línea Marsella-Dakar, a la que en mayo de 1966 se agregaría el buque *Renaissance*. El primero fue muy popular en el citado servicio y en su línea marinera destacaban dos elegantes chimeneas paralelas. En octubre de 1966, Messageries Maritimes recibió el buque *Pasteur* para la línea Hamburgo-Buenos Aires, aunque inicialmente estaba proyectado para la línea de Australia.

Otros protagonistas en la ruta del Atlántico norte fueron la compañía israelí Zim Lines, en la que en marzo de 1956 introdujo el buque *Zion*; y a comienzos de la década de los años sesenta contrató el buque *Shalom*, que se estrenó en abril de 1964 en la línea Haifa-Nueva York, y Home Lines, abanderada en Panamá, que se estrenaría en abril de 1965 con el buque *Oceanic* en la línea Génova-Nueva York. El penúltimo hito de Norwegian America Line fue el buque *Sagafford*<sup>196</sup>, estrenado en octubre de 1965 en la línea Oslo-Nueva York; el último recibió el nombre de *Vistafford*<sup>197</sup>, estrenado en mayo de 1973 en la citada línea, en la que tuvo una presencia testimonial, pues sería uno de los barcos más selectos de la

---

<sup>187</sup> Construcción nº 1.550 del astillero Ansaldo, Sestri Ponente, entregado en junio de 1960.

<sup>188</sup> Los buques *Galileo Galilei* (1963) y *Guglielmo Marconi* (1963) fueron construidos en el astillero de Monfalcone.

<sup>189</sup> Construcción nº 1.577 del astillero Ansaldo, Sestri Ponente, entró en servicio en abril de 1965.

<sup>190</sup> Construcción nº 1.864 del astillero CR dell' Adriático, Trieste, fue estrenado el 10 de julio de 1965.

<sup>191</sup> Construcción nº 1.061 del astillero Vickers-Armstrong, Barrow in Furness. Botado en noviembre de 1959, entró en servicio en noviembre de 1960.

<sup>192</sup> Construcción nº 1.621 del astillero Harland & Wolff, Belfast. Botado en marzo de 1960, se estrenó en junio de 1961 en la línea de Australia y continuaba en el entonces denominado servicio transpacífico.

<sup>193</sup> Construcción nº G-19 del astillero Penhøet, St. Nazaire. Botado en mayo de 1960, salió a pruebas en noviembre de 1961 y la entrega se produjo en enero de 1962.

<sup>194</sup> Tras una polémica para su financiación, en la que se pretendió que fuera mediante suscripción popular, en julio de 1956, el presidente de la CGT firmó la orden de construcción, acompañada de una fuerte campaña mediática.

<sup>195</sup> Construcción nº M21 del astillero Penhøet, St. Nazaire. Botado en abril de 1962, entró en servicio en septiembre de 1962 y se estrenó con un crucero a las Islas Canarias.

<sup>196</sup> Construcción nº 1.366 del astillero Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne. Botado en junio de 1964, fue entregado en septiembre de 1965.

<sup>197</sup> Construido en el astillero Swan Hunter Group, Wallsend. Botado en mayo de 1972, salió a pruebas en abril de 1973.

industria turística hasta su reciente desguace; la compañía sueca Swedish America Line recibió el elegante *Kungsholm*<sup>198</sup>, de dos chimeneas, en marzo de 1966, para la línea Gothemburgo-Nueva York.

En el caso de las líneas de América del Sur citaremos los casos de Costa Armatori el vistoso *Eugenio C.*<sup>199</sup>, que se estrenó en agosto de 1966 en la línea Génova-Buenos Aires. La compañía German Atlantic Line incorporó en marzo de 1969 el vistoso buque *Hamburg* a la línea Cuxhaven-Argentina, en la que, al igual que el citado italiano, permaneció poco tiempo.

La flota trasatlántica de la URSS conoció un impulso muy considerable en la segunda mitad de la década de los años sesenta, con la construcción inicial de cinco buques de la clase *Ivan Franko* para la línea Leningrado-Montreal, en la que sólo navegarían los dos primeros, alternando con cruceros de turismo, al igual que los tres siguientes. Una parte de la flota recibida tras el reparto de la Segunda Guerra Mundial mantuvo durante años servicios entre Odessa y St. Petersburgo con Cuba, así como transportes de tropas cubanas para la guerra de Angola.

Cunard Line incorporó en mayo de 1969 el buque *Queen Elizabeth 2*<sup>200</sup>, cuya carrera comercial en la línea Southampton-Nueva York alternó con los cruceros de turismo, sector en el que cosecharía gran éxito. El proceso de construcción de este buque fue muy largo, pues era conocida la existencia del proyecto desde finales de la década de los cincuenta y comenzaría a materializarse a mediados de la década de los años sesenta. El sistema de propulsión causó frecuentes problemas, sobre todo al principio, de modo que el periodo de pruebas se alargaría desde noviembre de 1968 hasta abril de 1969.

---

<sup>198</sup> Construcción nº 728 del astillero John Brown, Clydebank. Botado en abril de 1965, realizó pruebas entre noviembre de 1965 y marzo de 1966.

<sup>199</sup> Construcción nº 1.884 del astillero C.R. dell' Adriático, Monfalcone. Botado en noviembre de 1964 y entregado en agosto de 1966.

<sup>200</sup> Construcción nº 736 del astillero John Brown, Clydebank. Botado en septiembre de 1967, comenzó sus pruebas de mar en noviembre de 1968 y entregado en mayo de 1969.



**CAPÍTULO III LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA Y LOS  
PRIMEROS ASTILLEROS. EL PROTAGONISMO DE  
TRASATLÁNTICA**





### 3.1 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA: LOS ARSENALES DE MARINA

#### 3.1.1 ARSENAL DE LA CARRACA

En 1714, el rey Felipe V, llamado “el animoso” y sucesor de Carlos II –último monarca de la Casa de Austria–, dispuso la unificación de todas las escuadras y armadas, incluyendo la de Indias, bajo el régimen de la Secretaría del Despacho de Marina e Indias. Patiño, que había sido nombrado intendente general en 1717, formuló una instrucción en la que se consumaba la integración de las distintas fuerzas navales que hasta entonces formaban la Marina española y se crearon las bases de una Armada a sueldo y a cargo del rey. Simultáneamente a la publicación de esa instrucción, Patiño ordenó la construcción del primer arsenal de la Armada, localizado en La Carraca, próximo a la población de San Fernando (Cádiz).

La construcción naval en esta zona de la bahía gaditana se remonta al siglo XV, pues consta que con anterioridad a 1607 existía fábrica y carenado de galeones y la propia toponimia se refiere al sitio donde se construían o pertrechaban embarcaciones. Los careneros de El Trocadero, en El Puerto de Santa María y el Real Carenero, situado junto al Puente Zuazo, en Puerto Real, datan de los siglos XVI y comienzos del siglo XVII. Cuando el Real Carenero quedó en desuso debido a su ubicación en “tierra firme” y su difícil defensa en caso de ataque, se eligió un islote situado al norte de la isla de León, en las proximidades de Puerto Real, que se había formado en torno a los restos del pecio de una carraca –de ahí su nombre–, en suelo fangoso y rodeado entonces de los caños de la Machina, Sancti Petri, Espantatajero y la Culebra. Con el paso del tiempo, el terreno ha sufrido una serie de transformaciones y en la actualidad está rodeado por los caños de las Astillas, Sancti Petri y la Culebra.<sup>1</sup>

Las obras comenzaron en 1721<sup>2</sup> y se prolongaron hasta 1729, fecha en la que fue botado el navío *Hércules*, de 70 cañones, en presencia del rey Felipe V. Al mismo tiempo comenzó la construcción de los principales edificios e instalaciones, si bien lograría un considerable desarrollo a partir del proyecto elaborado en 1735 por Jorge Juan. Mediante real orden de 3 de octubre de 1752 recibió la denominación oficial y definitiva de Arsenal de La Carraca y a partir de esa fecha quedaron incorporados, además, los talleres y otras instalaciones anexas que la Marina poseía en las inmediaciones.

En 1753 comenzó la construcción de un dique seco, aunque los trabajos fueron suspendidos al poco tiempo debido a las dudas acerca de la consistencia de los terrenos, en los que domina el fango homogéneo, compacto y glutinoso. Hubo otros dos intentos, en 1757 y 1763, para dotar al arsenal de una instalación tan necesaria, que tampoco tuvieron éxito. En 1777 se alistó la Fábrica de Jarcias y Lonas, después de tres años de obras, pues la anterior, existente junto al carenero del puente Zuazo, había sido destruida por un incendio.<sup>3</sup> Otras construcciones de interés son el penal de las Cuatro Torres<sup>4</sup>, el Cuartel de Batallones, el Parque de Artillería y a finales del siglo XVIII, la portada del almacén general, la iglesia de La Carraca y la Puerta de Tierra.

Sin embargo, el monarca no se daría por vencido ante las dificultades técnicas que suponía la construcción de un dique seco en el arsenal de La Carraca y mediante real orden de 19 de agosto de 1783 encomienda al secretario de Estado del Despacho de Marina, Antonio Valdés, para que encargase al capitán de navío Julián Sánchez Bort la construcción de dos diques para navíos de mayor porte,

<sup>1</sup> Tenía difícil acceso por tierra, un fondeadero limitado y poco fondo, lo que se convertiría en un problema para la maniobra de los navíos del último tercio del siglo XVIII, a medida que fue aumentado el porte de éstos.

<sup>2</sup> La fecha está atestiguada en la inscripción en las argollas de bronce firmes en los muelles para amarre de los buques y que se conservan en la actualidad.

<sup>3</sup> Paradojas del destino, esta instalación también desapareció víctima del siniestro de 1822.

<sup>4</sup> El edificio se levanta en el islote de Santa Lucía, situado al nordeste de la zona norte del arsenal, frente a la isla Bernal y la antigua salida Santa Gertrudis y rodeado por las aguas del caño de la Culebra. Entre los presos famosos destaca Francisco de Miranda, que falleció el 14 de julio de 1816, a la edad de 66 años.

“fiando al talento, pericia y celo de este oficial el proyecto y su dirección”.<sup>5</sup> Sánchez Bort falleció poco después de iniciadas las obras y las continuaría Tomás Muñoz hasta su terminación.

Sabemos que en su construcción se emplearon estacas de roble hasta alcanzar firme a 22 varas<sup>6</sup> de profundidad y su coste ascendió a algo más de diez millones de reales de vellón. El 16 de diciembre de 1786 se celebró la inauguración oficial del nuevo dique, llamado *San Carlos*, con la varada del navío de tres puentes *Santa Ana*, artillado con 112 cañones. En 1788 entraron en servicio los diques nombrados *San Luis* y *San Antonio*.<sup>7</sup> Después de dos siglos y medio de existencia, los tres diques de La Carraca siguen en funcionamiento y sus dimensiones actuales las detallamos en la tabla 3.1.

La situación geográfica del arsenal de La Carraca, en una zona muy resguardada de la bahía de Cádiz, comportaba, como hemos señalado, un marcado carácter estratégico y resultaba prácticamente invulnerable a los ataques de los piratas. La importancia del arsenal es notable desde sus primeros tiempos, hasta el extremo de que el rey Felipe V y toda la familia real lo visitaron oficialmente en 1731, cuando se celebró la botadura de costado del navío *Hércules*, de 60 cañones. Un año antes se había producido la del primer navío construido en el arsenal gaditano, llamado *Andalucía*, de 62 cañones.<sup>8</sup> Desde entonces y hasta 1757, de las gradas de esta factoría salieron siete navíos<sup>9</sup> de entre 60 y 68 cañones y catorce fragatas,<sup>10</sup> artilladas entre 20 y 28 cañones, respectivamente.

Tabla 3.1 Dimensiones de los diques secos de La Carraca ([\*] Manga en el coronamiento)

Dique	<i>San Carlos</i>	<i>San Luis</i>	<i>San Antonio</i>
Eslora en el plan	73,50 m	129 m	58 m
Manga	14,50 m	25,70 m (*)	8,80 m/19,20 m (*)
Calado nivel medio	5,90 m	5,85 m	4,25 m

Fuente: elaboración propia a partir de Ramírez Gabarrús (1980)

Existe un cuarto dique seco, conocido como *Número 4*, que es el mayor de todos, cuya construcción comenzó en 1899 y fue inaugurado en 1904. En la tabla 3.2 detallamos sus principales características.

Tabla 3.2 Dimensiones del dique seco Número 4

Eslora en el plan	142,40 m
Manga	23,85 m
Calado nivel medio	8,90 m

Fuente: elaboración propia a partir de Ramírez Gabarrús (1980)

Tras la botadura del navío *España*, en 1757, la actividad industrial en nuevas construcciones del arsenal de La Carraca se paralizó durante 22 años. Es posible que tan largo periodo de inactividad constructora estuviera influenciado por el cese del insigne marqués de la Ensenada, que ocupaba la Secretaría de Marina, víctima de las intrigas promovidas desde la política británica que no veía con buenos ojos el

<sup>5</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*, p. 24, Empresa Nacional Bazán, Madrid.

<sup>6</sup> Unidad de longitud utilizada en la península Ibérica, en desuso; la más empleada fue la vara castellana o vara de Burgos, con una media de 0,835905 m, es decir, tres veces el pie castellano de 0,278635 m.

<sup>7</sup> Ambos diques tuvieron un coste de 8.463.410 y 4.627.665 reales de vellón, respectivamente.

<sup>8</sup> Hasta mediados del siglo XIX, el porte de un navío no se cifraba por el tonelaje de desplazamiento, sino por el número de cañones que montaba.

<sup>9</sup> Nombrados *Andalucía*, *Hércules*, *Real Familia*, *Firme*, *Aquiles*, *África* y *España*.

<sup>10</sup> Nombradas *Júpiter*, *Aurora*, *Hermiona*, *Venganza*, *Flecha*, *Águila*, *Júpiter 2ª*, *Mercurio*, *Pena*, *Victoria*, *Ventura*, *Industria*, *Liebre* y *Venus*.

auge del renacimiento naval español. Hubo también inactividad en los arsenales de Ferrol y Cartagena, aunque los periodos de cese no fueron tan prolongados, como tampoco en el arsenal de La Habana, cronológicamente el primero si partimos de su primitivo emplazamiento en Veracruz.

En 1779, con la botadura de la fragata *San Pío*, el arsenal de La Carraca reemprendió su actividad de constructora naval, aunque con frecuentes periodos de inactividad. Hasta 1791 tomaron forma otros cinco buques<sup>11</sup>, entre ellos las legendarias fragatas *Descubierta* y *Atrevida*, que pasaron a la historia naval de España tras la expedición científica al mando de Malaspina entre 1789 y 1794. Del arsenal de La Carraca salieron en 1797 las lanchas cañoneras ideadas por Mazarredo para su empleo en el sitio de Gibraltar. Después vino Trafalgar, la guerra de la Independencia, Fernando VII y la postración de la Marina.

Durante el sitio francés (1810-1812) fueron construidas una serie de baterías defensivas para la protección de la factoría. Entre 1828 y 1851, cuando el vapor ya imponía su destino en la navegación, el arsenal de La Carraca construía cuatro bergantines, dos urcas y una corbeta. En 1853, en un periodo de transición tardío, se procedió a la botadura del navío *Reina Isabel II*, de 68 cañones, lo que casi coincide en fechas con la misma maniobra en el arsenal de Ferrol, donde había tomado forma el navío *Rey Francisco de Asís*.

### 3.1.2 ARSENAL DE CARTAGENA

De la organización naval en el reinado de Felipe V nació el arsenal de Cartagena como cabecera del Departamento Marítimo del Mediterráneo, razón por la cual se le confió al ingeniero militar Sebastián de Feringán el proyecto de la instalación naval. En febrero de 1731 se pusieron los jalones de los cuatro ángulos de la gran dársena del arsenal de Cartagena, en la zona denominada Mandarache, después de que hubiera sido desestimado el emplazamiento inicial conocido como Almarjal.

Mediante real orden de 13 de junio del citado año se aprobaron los planos del nuevo centro naval militar, dando comienzo así a este gran proyecto en febrero de 1732 con el desvío de la rambla de Benipila, que desembocaba al norte y cuyo cauce se recondujo hacia la denominada Algameca Chica, obra finalizada en 1733. Para el desarrollo de las obras fueron empleados gran número de presidiarios y esclavos, que más tarde participarían en la construcción naval y la fortificación de la ciudad.

En 1739 se inició la construcción de los muelles y en julio de 1749, en tiempos del monarca Fernando VI y con el marqués de la Ensenada como ministro de Marina, comenzaron las obras del arsenal, que a partir de 1762, al fallecimiento de Sebastián de Feringán, serían continuadas por el ingeniero militar Mateo Vodopich. En su primera fase habían finalizado en enero de 1782, con un coste de 112 millones de reales de vellón; es decir, habían transcurrido 32 años y siete meses llenos de infinidad de vicisitudes, en los que se habían invertido 9.200 días laborales y unos 12,4 millones de jornales;<sup>12</sup> etapa a la que corresponde la excavación y edificación de los muelles de la dársena, desmonte y nivelación del terreno, cimentación de edificios, naves de arboladura, fábricas de jarcia y lona, dos diques secos y pozo de bombas para su desagüe, cuarteles de presidiarios, forzosos y esclavos, dos gradas para construcción naval (Norte y Marruecos) y diques para la conservación de maderas.

Al mismo tiempo que empezaban las obras, el marqués de la Ensenada previó la formación del personal necesario. Razón por la cual, en noviembre de 1748 envió a Inglaterra a un hombre eminente, Jorge Juan, quien permaneció allí hasta mayo de 1750, con el encargo de contratar a los constructores y maestros que considerase oportunos, así como personal de maestranza. En la citada fecha llegaron a

<sup>11</sup> Las dos primeras fragatas recibieron los nombres de *Santa Catalina* y *Preciosa*. El quinto buque sería la urca *Santa Eulalia*.

<sup>12</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 26.

Cartagena el constructor Edward Bryant, el ayudante William Richards, el maestro de jarcia holandés Jan van Graaf, al que acompañaba su hijo y un número de maestros carpinteros, de arboladura y otros oficios.

Jorge Juan recibió la confianza del monarca para dirigir las construcciones navales y las obras de los arsenales. Razón por la cual en 1752 reunió en Madrid durante nueve meses a los constructores de cada uno de los arsenales, de las obras civiles y de los buques para estudiar un plan de acción conjunto, lo que suponía entonces una gran complejidad y del que surgieron criterios y normas futuras para la construcción, armamento y aparejo de navíos y otras embarcaciones.<sup>13</sup>

Por el método de *asiento*<sup>14</sup> fueron construidos en el arsenal de Cartagena los primeros buques de su historia naval: cuatro jabeques<sup>15</sup> armados a un precio de 66.000 reales de vellón cada uno, seguidos en 1753 de las botaduras de la fragata *Perla* y del navío de dos puentes *Septentrión*.

Desde el principio de la existencia del arsenal quedó patente la idea y la necesidad de construir los diques de carena, pues se trata de elementos necesarios para poder varar los buques en seco y, sobre todo, mantenerlos en posición vertical, ya que hasta entonces la única opción consistía en tumbarlos de costado para realizar los trabajos de carenado y calafateado, lo que no estaba exento de posibles contratiempos.

Tabla 3.3 Dimensiones de los diques secos del arsenal de Cartagena

	<i>Dique grande</i>	<i>Dique pequeño</i>
Eslora	91,36 m	81,02 m
Manga	21,26 m	21,26 m

Fuente: elaboración propia a partir de Ramírez Gabarrús (1980)

En el arsenal de Cartagena se proyectaron dos diques secos, conocidos popularmente como *dique grande* y *dique pequeño*, en función de sus dimensiones, las cuales detallamos en la tabla 3.3. Las obras comenzaron, por el orden citado, en abril de 1753 y enero de 1756 y concluyeron en agosto de 1756 y abril de 1757, respectivamente. Hemos de destacar que se trataba de los primeros de su clase existentes en el Mediterráneo occidental y se rompieron cuando realizaron sus primeras pruebas, lo cual reclamó la presencia en 1758 de Jorge Juan para reconocer los daños y encontrar la adecuada solución.<sup>16</sup> Tras la correspondiente reparación, el *dique pequeño* entró en servicio en noviembre de 1759 con la varada del navío *América*, seguido del navío *Dichoso* y en agosto de 1760 el *dique grande* ya estaba en disposición de ser utilizado.

<sup>13</sup> Sus ideas aportaron notables adelantos en la conservación de los navíos, a los que se aligeró de madera en la obra muerta y fortalecía la obra viva, con mejoras en la técnica de encastrar las piezas, variando la proporción de pernos y cabillas, calando los barraganetes hasta el durmiente de la primera batería a la que iban empernados, por citar algunos ejemplos. Siguiendo esta técnica sería construido el navío *Guerrero*, en 1755, en el arsenal de Ferrol y permaneció en servicio hasta 1844; así como el navío *Soberano*, que se mantuvo a flote hasta 1854, en que resultó averiado por los efectos de un huracán en Cuba. El navío *Aquilón*, construido en Ferrol bajo la dirección de William Turner y siguiendo las especificaciones de Jorge Juan, alcanzó una velocidad de nueve nudos cñiendo y doce nudos con viento largo, resultados bastante notables para la época.

<sup>14</sup> Término que en la actualidad equivaldría a subcontrata.

<sup>15</sup> Cada buque tenía un registro de 298 toneladas y 60 codos de eslora. Recibieron los nombres de *Cazador*, *Volador*, *Liebre* y *Galgo*.

<sup>16</sup> Inicialmente se atribuía la rotura a la existencia de un río subterráneo, por lo que se pensó en hacer una zanja y achicarlo con bombas, cerrando la boca del dique para poder continuar las obras. Sin embargo, Jorge Juan sostuvo que el fallo era debido a la columna de agua exterior cuya presión excedía a la resistencia del barco-puerta y pavimentos del dique. Razón por la cual en la dársena se construyó una doble hilera de clavaestacas rellenas de terraplén entre ellas; a continuación, se procedió al achique del dique mediante el empleo de bombas y se reforzó la solera y las paredes laterales.

Considerando que los mayores navíos de la época medían como máximo 70 m de eslora, las dimensiones de los diques eran realmente considerables. El mayor medía 159 codos<sup>17</sup> de eslora y 37 codos de manga, mientras que las dimensiones del pequeño eran 141 codos de eslora y 37 codos de manga, respectivamente.

El papel primordial de los diques se truncó durante el nefasto reinado de Fernando VII, hasta el extremo de que no volverían a ser utilizados jamás. Durante casi cincuenta años no hubo construcción naval ni carenados en Cartagena. Los barcos-puerta que los cerraban eran de madera y se pudrieron y las fosas serían habilitadas en 1918 como muelle de atraque de submarinos, función que sigue cumpliendo un siglo después.

Continuando con los acontecimientos más destacados de esta factoría naval, hemos de señalar que en 1772 se encargó a Jorge Juan la fabricación de una “bomba de fuego” para el achique de los diques; la obra la terminaría Ulloa debido a la delicada salud de aquél, que falleció en 1773. Hasta la llegada del vapor, las bombas de achique de los diques secos eran accionadas a mano por la fuerza simultánea de numerosas cuadrillas de esclavos o penados forzosos.

En el plazo de cuatro décadas, entre 1751 y 1791, salieron de las gradas del arsenal de Cartagena 23 navíos de línea<sup>18</sup> y hasta 1809 se habían construido 17 fragatas,<sup>19</sup> lo cual nos aproxima al nivel de la capacidad industrial de la factoría. Entre 1750 y 1819 habían tomado forma 16 jabeques, seis bergantines, cuatro urcas, dos corbetas, una goleta, un paquebote, una bombardera y seis galeotas; los planos de estas últimas habían sido traídos desde Nápoles por Carlos III.

### 3.1.3 ARSENAL DE FERROL

La importancia del abrigo de la ría de Ferrol como enclave geoestratégico queda demostrada desde los reinados de Carlos V y Felipe II, y sobre todo en tiempos de este último monarca, por cuanto se trata de un fondeadero seguro a cubierto de temporales y amenazas externas, si bien Ferrol quedaría largo tiempo olvidado en los tres últimos reinados de la dinastía de los Austrias, que mostraron poco interés por la importancia de la Marina.

La situación cambió a partir de 1724, cuando Felipe V volvió por segunda vez al trono de España, tras el fallecimiento prematuro de su hijo Luis I, a quien había cedido la corona y se dedicó con verdadero interés por los asuntos de Estado y, entre ellos, el fomento y reconstrucción de la Marina. En 1726, el monarca declaró a la ciudad de Cádiz capital del Departamento Naval del Mediodía; Cartagena, de las costas de Levante y Ferrol, del Departamento del Norte. Y es a partir de entonces cuando comienza el auge de la ría ferrolana como base militar y foco de construcción naval, tras su declaración como puerto de guerra, que es el interés de nuestro trabajo.

El primer arsenal se estableció en La Graña y sería dotado de almacenes, cuarteles y gradas de construcción, en el que entre 1730 y 1735 salieron cinco buques, entre ellos dos navíos.<sup>20</sup> Sin embargo, tiempo después se apreció que en la ensenada de Caranza, en la ribera oriental del monte Esteiro, había sido un sitio idóneo con mayor calado y mejor posicionado para la construcción naval. En 1740 comenzaron las obras de las primeras gradas y las últimas en 1749 y en 1751 estaban plenamente

<sup>17</sup> Un codo equivale a dos pies de Burgos, es decir, 0,5746 m.

<sup>18</sup> Llamados *Septentrión, Tridente, Terrible, Atlante, Héctor, Velasco, San Genaro, Santa Isabel, San Vicente Ferrer, San Nicolás de Bari, San Rafael, San Joaquín, San Juan Bautista, Ángel de la Guardia, San Dámaso, San Justo, San Julián, San Antonio, San Ildefonso, San Fulgencio, San Francisco de Paula, Asia y Conquistador*.

<sup>19</sup> Recibieron los nombres de *Perla, Dorada, Esmeralda, Palas, Juno, Astrea, Santa Rosalía, Santa Dorotea, Santa Clara, Santa Rufina, Santa Mónica, Santa Casilda, Santa Brígida, Santa Florentina, Nuestra Señora de la Soledad, Perla 2ª y Diana*.

<sup>20</sup> Los navíos recibieron los nombres de *Galicia y León*. También fue construida una fragata de 26 cañones, que sería la segunda *Hermiona*, así como un buque machina para arbolado y otro para tumbiar la quilla.

operativas las doce con que llegó a contar el astillero real de Esteiro, tiempo en el que el marqués de la Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, redactó su famoso programa naval dirigido al rey Fernando VI.

El monarca prestó especial atención a los arsenales y todo parece indicar que el de Ferrol fue su predilecto. La dirección de la construcción y dotación fue encomendada al ingeniero Julián Sánchez Bort, el mismo que comenzó las obras de los diques de La Carraca poco antes de su fallecimiento. Entre 1752 y 1770 se llevaron a cabo los trabajos de la gran dársena para atraque y resguardo de los buques, diques de carenas, edificios para talleres, carpintería, fundición de metales y fábrica de jarcias, momento culminante en el que el arsenal ferrolano estaba conceptuado entre los mejores del mundo naval de la época.

En cuanto a la construcción naval, entre 1751<sup>21</sup> y 1755 se construyeron nada menos que 17 buques, entre ellos doce navíos de línea en las gradas de Esteiro, conocidos con el apodo de “los doce Apóstoles”<sup>22</sup> en su mayor parte dirigidos por el arquitecto naval inglés William Turner. La construcción de estos buques se desarrolló con una gran rapidez, de modo que puestas sus quillas entre mayo y septiembre de 1752, todos habían sido botados entre 1753 y 1755. Los dos primeros fueron lanzados en agosto de 1753; los cinco siguientes, entre abril y noviembre de 1754 y los cinco restantes en 1755; etapa en la que construcción naval llegó a emplear a unas 15.000 personas y Ferrol, que en 1736 contaba con 222 vecinos, multiplicó su población con una gran rapidez.<sup>23</sup>

Carlos III, proclamado rey de España y sus Indias el 11 de septiembre de 1759 tras la muerte de su hermano Felipe IV, llegó a Barcelona en la escuadra que le había traído desde Nápoles al mando del almirante marqués de la Victoria y se encontró con la existencia de unas fuerzas navales que estaban formadas por 47 navíos de línea y 28 fragatas, todas ellas operativas y que constituían el grueso de la flota, y una numerosa hilera de fuerzas sutiles que estaban repartidas por las aguas del imperio. Puede decirse que el nuevo monarca prestó todavía mayor atención, si cabe, a la Marina; sin embargo, las guerras en las que se vio involucrado mermaron los logros alcanzados hasta entonces en la construcción de la Real Armada.

En 1776 el arsenal ferrolano recibió la visita del primer ministro británico William Pitt “el viejo”, quien ponderó las cualidades naturales y defensivas del establecimiento militar y la factoría naval. En agosto de 1800 los ingleses intentaron apoderarse de Ferrol con un ejército de 13.000 hombres bajo el mando del general Pultney embarcado en la escuadra del almirante Warren. Es conocido el episodio militar en el que, tras una encarnizada lucha, las tropas invasoras reembarcaron dejando aproximadamente un millar de muertos.

En cuanto a la actividad del astillero del Esteiro, hasta finales del siglo XVIII y tras el lanzamiento en 1755 del último de los navíos de línea del *Apostolado*, fueron botados otros 28 buques de diverso porte, si bien los dos últimos nunca fueron terminados y acabaron pudriéndose entre 1808 y 1813, en tiempos de la guerra contra Napoleón. Además de los navíos –cinco de ellos de cien o más cañones–, figuran también 43 fragatas construidas entre 1752 y 1854 y el listado se completa con otras ocho corbetas, 13

---

<sup>21</sup> En 1751 fueron botados los navíos *San Fernando* y *Castilla*, en 1752 fue el navío *Asia*, la fragata *La Galga* y el paquebote *San Miguel*.

<sup>22</sup> Nombrados *Eolo*, *Oriente* (2º), *Aquilón*, *Neptuno* (2º), *Magnánimo*, *Gallardo*, *Brillante* (2º), *Vencedor* (2º), *Glorioso* (2º), *Guerrero*, *Soberano* y *Héctor*.

<sup>23</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 28.

urcas, doce bergantines, nueve paquebotes, ocho balandras, diez goletas, cuatro bombardas y un quechemarín.<sup>24</sup>

Los navíos y las fragatas españolas del siglo XVIII se caracterizaron por los avanzados diseños de sus líneas y la perfección de su construcción. Para los cascos y las arboladuras se empleaban maderas de la mejor calidad, en su mayoría procedentes de América y Filipinas. A esta etapa de gloria están asociados los nombres de destacados constructores navales, caso de Antonio de Gaztañeta, Francisco Goutier, José Romero Fernández de Landa, siendo este último el diseñador de casi todos los grandes navíos de línea de tres puentes y más de cien cañones y Julián de Rematosa, encargado de mejorar los proyectos del anterior.<sup>25</sup>

Se ha dicho que la batalla de Trafalgar marcó el comienzo del declive de la Marina española. La Real Armada había alcanzado su máximo esplendor en los reinados de Fernando VI y Carlos III y empezó su descendencia durante el reinado de Carlos IV. Nada comparable, en todo caso, con lo sucedido en tiempos de Fernando VII. Terminada la guerra contra la invasión napoleónica y reintegrado a su trono el llamado rey “deseado”, la Armada y con ella la construcción naval conoció durante muchos años la peor etapa de su historia. Los arsenales se vaciaron y comenzó un estado de desmoronamiento en el que los buques existentes se pudrían por falta de carenas y se hundían en los mismos apostaderos y la vida de los oficiales y el personal de Marina rayaba la indigencia.<sup>26</sup>

Los levantamientos independentistas de las colonias americanas obligaban al envío de fuerzas armadas que iban a bordo de los escasos buques disponibles, mal armados y con deficientes carenas. Así se alcanzó el momento cumbre del disparate cuando el 11 de agosto de 1818 el zar Alejandro I vendió a España, previo pago de 400.000 libras esterlinas, una escuadra compuesta por cinco navíos de línea de 74 cañones y seis fragatas de 40 cañones, que estaban podridos e inútiles para la navegación. Lo más grave de esta operación es que no intervino nadie de la Marina y en los anales de la historia se la recuerda como “el timo de los navíos”; de modo que antes de 1823 todos ellos habían sido dados de baja por las razones señaladas.<sup>27</sup>

Hacia 1820 solo se mantenían a flote tres navíos<sup>28</sup> y algunas fragatas y para mantenerlos operativos hubo que vencer diversas dificultades que, en lo que atañe a nuestro interés, hemos de señalar que los diques de La Carraca se encontraban invadidos por el fango, pues las puertas habían desaparecido desde hacía mucho tiempo, podridas por falta de mantenimiento. Allí se encontraba parcialmente hundido el navío *Algeciras*, que sería reflatado aunque su reparación resultó inviable por la falta de medios. Del carenado de la fragata *Perla* resultó un buque casi nuevo y en el arsenal de Ferrol se reactivó la construcción de otras tres fragatas, botadas en 1825 y 1826 con los nombres de *Iberia*, *Lealtad* y *Restauración*. Desde 1804, en que se había producido la botadura de la goleta *Indagadora*, el astillero ferrolano no había vuelto a construir buques. Otros trabajos encontraron serias dificultades por las mismas razones y la ausencia de personal capacitado. Sirva el dato de que de los 3.500 obreros que tenía en 1790 el arsenal de Ferrol, apenas quedaban 87 en 1833.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 31.

<sup>25</sup> Para más detalles, véase: MANERA REGUEYRA, Enrique (1981). “La época de Felipe V y Fernando VI”, pp. 171-198; del mismo autor, “El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV)”, pp. 203-230; y MOYA BLANCO, Carlos. *La arquitectura naval en el siglo XVIII*, pp. 235-254. *El buque en la Armada española*, ed. Sílex, Madrid.

<sup>26</sup> Es conocido el episodio de que en 1815 se llegaron a adeudar 58 pagas e incluso hubo muertes por inanición.

<sup>27</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1981). “De la vela al vapor”, p. 259. *El buque en la Armada española*, ed. Sílex, Madrid.

<sup>28</sup> Se trataba de los buques *Héroe*, *Guerrero* y *San Pablo*, luego renombrado *Soberano*.

<sup>29</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 35.

### 3.1.4 REAL ARSENAL DE LA HABANA

A comienzos del siglo XVIII la Marina española sufría una decadencia alarmante, en la que la antigüedad, escasez de flota y reducida eficacia ante la modernidad de las Armadas de Holanda, Inglaterra y Francia, dotadas de notables navíos de línea, dejaba en inferioridad de condiciones a las cuatro armadas existentes (Mar del Sur, Barlovento, Mar Océano y Avería) y las escuadras de galeras, agrupadas a partir de 1708 en una sola. Sin embargo, la situación se tornaría dramática durante la Guerra de Sucesión con la pérdida de una parte importante de la flota, de modo que no se podía apoyar la defensa de la flota de Indias, por lo que fue preciso recurrir a la ayuda de Francia.

Hubo varios proyectos que pretendían la reactivación de la Armada, algunos provenientes desde el lado francés, pero todos fracasaron debido a las dificultades económicas del momento.<sup>30</sup> En tiempos del reinado de Felipe V, Bernardo Tinajero de la Escalera, primer secretario de Marina y de Indias desde 1714, cuando se decidió la unificación de los distintos mandos navales, había diseñado un interesante proyecto para la construcción de diez buques en el arsenal de La Habana, pero lo invalidaron los problemas económicos y el elevado coste de la asistencia francesa, estipulado en casi cuatro millones de pesos. Sin embargo, la llegada de Isabel de Farnesio y Alberoni provocó cambios en la Corte, en la que Bernardo Tinajero fue destituido.

El agotamiento del modelo español de construcción naval basado en el asiento de particulares propiciaría la inclusión del astillero de La Habana en la dinámica constructiva del nuevo siglo, que estuvo muy influenciado por el modelo francés, de modo que el nuevo astillero se convertiría, como destaca Serrano Álvarez, “en el núcleo central, primordial y floreciente del renacimiento del poder naval español en el siglo XVIII”.<sup>31</sup>

Siguiendo a Rodríguez-Villasante Prieto, el arsenal de La Habana “podría considerarse como magnífico por su situación geográfica estratégica, pero en cuanto las defensas había que reseñar la ausencia de protección sus instalaciones, con excesiva confianza en las baterías fortificaciones de la ensenada. Además, el gran desarrollo demográfico de La Habana hizo que la fortificación antigua quedase prácticamente sin función y pasó ser un barrio industrial incrustado en la nueva expansión de la ciudad”.<sup>32</sup>

El arsenal ocupaba una superficie aproximada de 150.000 metros cuadrados, lo que lo convertía en el menor de todos los arsenales españoles de la época, aunque fue el de mayor producción. En 1830 sólo tenía dos gradas de construcción, con sus correspondientes talleres, tinglados de madera y sala de gálibos; Carecía de dique seco, lo que obligaba a los buques que precisaban carenar a “dar la quilla”, en una operación en la que se escoraban lo máximo y resultaba incómoda. Hubo intentos para equiparlo con un dique seco, cuyo proyecto tenía cuño británico, pero sería en el último tercio del siglo XIX cuando dispondría de un dique flotante y un carenero para buques de cien toneladas. Esta carencia se contraponen a la existencia de maderas y un aserradero de fuerza hidráulica y una herrería para el trabajo de la maestranza.

---

<sup>30</sup> Destaca el empeño del diplomático francés Nicolás Mesnager, que defendió la construcción de veinte fragatas de guerra para la escolta del comercio de Indias; el duque de Berwyck contrató seis navíos de 60 cañones en Orio y Pasajes y pidió, sin éxito, al secretario de Estado de Marina galo, Jerome Phelypeaux, conde de Pontchartrain, la construcción en astilleros franceses de buques para la Armada española y lo mismo sucedió con el empeño de Jean Orry, político francés al servicio de Felipe V.

<sup>31</sup> SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Los inicios del astillero de La Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa*. *Historia* vol. 30, nº 1, junio 2011 (en [www.scielo.br](http://www.scielo.br); consultado el 10 de junio de 2017).

<sup>32</sup> RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio. “La infraestructura naval en la primera mitad del siglo XIX”. *Revista General de Marina*, p. 99, 1998.



De modo que la actividad industrial del arsenal de La Habana –precedida por la realizada en el arsenal de Veracruz como punto final y de partida de las flotas de Indias– pertenece también a la historia de la construcción naval, puesto que en la época que referimos, Cuba era española. En algunos momentos de su historia, su producción superó a la desarrollada en los arsenales de tierra firme al otro lado del Atlántico, pues la mayoría de los grandes navíos de tres puentes artillados con 112 cañones de la Real Armada tenían factura cubana.

Dirigidas por el comisario Lorenzo de Montalvo y el teniente general Andrés Reggio, las obras esenciales del nuevo arsenal de La Habana habían finalizado en 1747 y al mismo tiempo se ordenó el traslado del apostadero de América central, que hasta entonces había estado en el puerto de Veracruz. En el plazo de catorce años, hasta 1761, fueron construidos 22 buques, entre ellos catorce navíos de entre 60 y 80 cañones y tres fragatas de 24 y 22 cañones. La ocupación inglesa de la ciudad de La Habana entre 1762 y 1763 abrió un paréntesis en la actividad naval, pues el arsenal fue reducido a cenizas. Sin embargo, en 1765 se había reanudado la actividad con el lanzamiento de dos navíos de 80 cañones y una goleta.<sup>33</sup>

La aportación financiera procedente de México, que pasó de 500.000 pesos a 700.000 pesos a partir de 1770, incrementó el ritmo industrial del arsenal de La Habana, que hasta 1793 había construido otros 18 navíos, siete de ellos de tres puentes y más de cien cañones, entre ellos el famoso *Santísima Trinidad*<sup>34</sup> y a ellos hay que sumar, a partir de 1766, catorce fragatas, doce goletas, siete bergantines, dos paquebotes y varios buques auxiliares.<sup>35</sup>

La construcción naval en el arsenal de La Habana perduró hasta finales del siglo XVIII, aunque los trabajos de carenados y reparaciones se prolongaron hasta la independencia de la metrópoli. Existe constancia documental de los trabajos realizados, mientras que el apostadero naval languidecería en el transcurso de la centuria siguiente.

### 3.1.5 LA LLEGADA DEL VAPOR A LA MARINA

El vapor ya estaba presente en la propulsión de los buques de la Armada cuando en noviembre de 1843 subió al trono Isabel II, después de que las Cortes hubieran declarado su mayoría de edad a los 14 años. Los tres primeros<sup>36</sup> habían sido adquiridos en Inglaterra a partir del segundo semestre de 1834, con motivo de la primera guerra carlista y tras la adquisición de otras unidades, en 1852 existían 28 vapores de ruedas de menos de dos mil toneladas, algunos construidos en Estados Unidos y destinados al apostadero de La Habana.

Como motor de la revolución industrial del siglo XIX, el vapor dejó pronto su impronta en la construcción naval. Parece ser que el primer buque de vapor construido en España fue el pequeño *Delfín*, salido en 1836 de Talleres Nuevo Vulcano, en Barcelona. En el ámbito de la Marina militar, a la que necesariamente hemos de referirnos, sería en 1850 cuando se creó el Taller de Máquinas de Vapor en el arsenal de Ferrol, que fue la primera factoría destinada a la construcción de los nuevos equipos

<sup>33</sup> Para más detalle sobre la actividad del arsenal, véase: MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina. *El arsenal de La Habana en el siglo XVIII* (en [www.mecd.gob.es](http://www.mecd.gob.es); consultado el 20 de julio de 2017); Ortega Pereyra, Ovidio (1998). *El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*. Editorial Letras Cubanas. La Habana, Cuba (disponible en [www.archive.org](http://www.archive.org) y consultado el 20 de julio de 2017).

<sup>34</sup> En su día el navío *Santísima Trinidad*, que sucumbió el 21 de octubre de 1980 en Trafalgar, fue el buque de guerra mayor del mundo y el único de cuatro puentes que ha existido, resultado de una reforma realizada en 1795. Proyectado el ingeniero naval británico Mathew Mullan, la reforma practicada en el citado año aumentó su desplazamiento a 3.100 toneladas.

<sup>35</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 32.

<sup>36</sup> Tomaron los nombres de *Isabel Segunda*, ex *Royal William*; *Reina Gobernadora* (1º, ex *Royal Tar*) y *Reina Gobernadora* (2º, ex *City of Edinburgh*).

propulsores; mediante real decreto de 22 de mayo de 1850 se creó la Escuela de Máquinas, ubicada en una instalación anexa del referido arsenal.

En aquel tiempo llegó al ministerio de Marina una personalidad relevante: Mariano Roca de Togores, marqués de Molíns, a quien se deben muchas de las importantes iniciativas que dejaron huella en las dos etapas en que ocupó el sillón ministerial (1847-1848 y 1853-1854). Los arsenales conocieron la reanudación de su actividad con nuevas obras de mejoras en todas las instalaciones (talleres, gradas, diques y varaderos) y a partir de 1850 se reanudó la construcción naval, correspondiendo a los buques *Jorge Juan*, *Antonio de Ulloa*, *Alsedo* y *Narváez* el honor de ser los primeros vapores de guerra construidos con España, en el arsenal de Ferrol y propulsados por máquinas importadas. La actividad industrial se amplió con la construcción de una urca y el navío *Rey Francisco de Asís*, de 84 cañones, en 1853, lo cual no debe sorprender, pues en la doctrina naval de la época el navío de tres puentes y aparejo velero seguía siendo el rey de los mares.

Dos años antes, en 1848, en el arsenal de Cartagena se puso la quilla del bergantín *Escipión*, cerrando así un paréntesis de cuarenta años de parálisis industrial. El arsenal de La Carraca también recuperó la actividad después de casi un siglo desde la entrega del último navío, llamado *España*, en 1757; entre las nuevas construcciones destaca el navío *Reina Isabel II*, alistado en 1853. Por entonces había transcurrido medio siglo desde la botadura en Ferrol del navío *Argonauta*, que rindió su corta vida en el combate de Trafalgar.

La primera máquina de vapor para un buque de la Armada española salió en 1856 de Talleres Nuevo Vulcano con destino al buque *Liniers*. En el capítulo precedente hemos detallado la evolución de los buques de vapor y la aparición de la hélice y lo que ello supondría para el desarrollo del transporte marítimo y la construcción naval, razón por la cual obviaremos aquí profundizar de nuevo en el tema.

### 3.1.6 LA MARINA BLINDADA

En enero de 1863 había comenzado en el astillero de Ferrol la construcción en origen de un navío mixto de 100 cañones –ordenado en octubre de 1859 con el nombre de *Príncipe Alfonso*–, y que sería paralizado cuando se conoció el éxito del blindado francés *La Gloire*, lo que obligaría al rediseño total del proyecto para su adaptación a las nuevas técnicas militares. El proceso y las obras se alargarían en el tiempo, hasta que en abril 1869 se procedió a su botadura con el nombre de *Sagunto*<sup>37</sup> (en 1871 se llamó *Amadeo I*) y fue entregado como fragata blindada en febrero de 1877, es decir, 18 años después.

Algo parecido sucedió con la transformación de una fragata de hélice de 38 cañones en corbeta acorazada; nos referimos al buque *Resolución*, botada en septiembre de 1861 y que participaría en la guerra del Pacífico formando parte de la escuadra de Méndez Núñez, cuyo nombre adoptaría cuando murió el héroe de El Callao. Otro caso a citar es el de la fragata de hélice *Tetuán* (o *Duque de Tetuán*), ordenada en noviembre de 1860 y construida en el astillero de Ferrol, donde fue botada en marzo de 1863 y blindada con una franja de hierro de 12,7 cm.<sup>38</sup> Es de destacar que a su puesta en servicio era el mayor buque de guerra construido en el arsenal de Ferrol.

La fragata de hélice fue el tipo de buque más representativo de la Marina en tiempos de Isabel II. El reinado estuvo rodeado de intrigas políticas y palaciegas, pronunciamientos e intervenciones militares en el extranjero<sup>39</sup> y lo cierto es que se prestó bastante atención a la flota, en el convencimiento de que

---

<sup>37</sup> Hizo de yate real en los viajes de Alfonso XII y causó baja en 1891.

<sup>38</sup> Estaba inspirada en la fragata francesa *Normandie*, una versión mejorada de *La Gloire*. Acabó su existencia tras una voladura en diciembre de 1873 en Cartagena, cuando el episodio de “los cantonales”.

<sup>39</sup> Caso de la expedición a Portugal en 1847, a Italia en apoyo del Papa Pío IX en 1849, a la Conchinchina en 1858 y 1863, a México en 1861 y 1862; la guerra de Marruecos (1859-1860) y la guerra del Pacífico contra Perú y Chile, entre 1864 y 1866.

sin ella difícilmente se podía mantener una presencia naval, sobre todo ante la importancia de mantener los restos del imperio colonial español, que entonces existía en los territorios de ultramar, caso de Cuba, Puerto Rico, Filipinas y varios archipiélagos e islas del Pacífico (Carolinas, Marianas y Palaos).

Los arsenales conocieron una etapa de ampliación y modernización de sus instalaciones y comenzó un programa naval en el que las fragatas de hélice se convirtieron en el éxito más señalado. Razón por la cual en el arsenal de Ferrol fue necesaria la construcción de un varadero para el carenado de buques de hasta 700 toneladas, inaugurado en 1847. De los dos diques secos que entonces existían, en 1853 se procedió a la ampliación del primero con una eslora de 78 m en la línea de los picaderos y se trazaron los proyectos para la construcción de otros dos diques secos, así como almacenes y talleres. En 1858 se vivió un hito importante con la varada de la goleta *Santa Teresa* para instalarle la primera máquina de vapor fabricada en la factoría ferrolana.<sup>40</sup>

En el arsenal de Cartagena se inició en 1856 la construcción de un varadero de plano inclinado, si bien el ingeniero José Baldasano presentó un proyecto de varadero en plano horizontal que requería de un dique flotante para el levantamiento de los buques y su transferencia al varadero. Aprobado en su totalidad, las obras comenzaron en junio de 1858 dirigidas por su autor y el varadero de *Santa Rosalía*, como fue conocido entonces y consta de dos gradas para construcción, un dique flotante<sup>41</sup> y un dique seco receptor llamado *Virgen del Pilar*.<sup>42</sup> Construidos el varadero y el dique receptor en 1862, a continuación comenzó en éste la construcción del dique flotante, cuyas obras finalizaron en 1866, con un coste total de doce millones de pesetas.

En el arsenal de La Carraca también se acometieron diversas mejoras, entre ellas una de especial importancia como fue la traída del agua potable por medio de una tubería de hierro desde la vecina localidad de San Carlos, impulsada por una máquina de vapor. Asimismo sería construido un edificio para albergar un taller equipado de maquinaria para la reparación de los equipos propulsores de los buques y se amplió hasta 73,50 m de eslora el plan del dique seco nombrado *San Carlos*. Entre 1857 y 1862, el dique *San Luis* fue alargado a 100 m de eslora y se cerraría con un barco-puerta importado de Inglaterra.

El programa de las fragatas de hélice comenzó en 1857 en los arsenales de Ferrol, La Carraca y Cartagena con la construcción de los buques *Berenguela*, *Princesa de Asturias* (en 1869 el nombre quedaría en *Asturias*) y *Petronila*. A éstos siguieron los buques *Blanca*, en 1859, en Ferrol; *Concepción*, en 1860, en La Carraca; *Lealtad*, en el mismo año, en Ferrol; *Triunfo*, en 1861, en La Carraca; *Resolución* en Ferrol y *Carmen*, en Cartagena y *Villa de Madrid*, en 1862, en La Carraca. En 1863 no hubo botaduras, que se reanudaron en 1864: *Almansa*, en Ferrol y *Gerona*, en Cartagena. El ciclo se cerró con el buque *Navas de Tolosa*, en 1865, en La Carraca, momento en el que se había decidido que los nuevos blindados tuvieran nombres de batallas.

En esta época, la fábrica de máquinas de vapor de Ferrol no tenía capacidad para producir máquinas de vapor de 1.000 CV; la artillería en su mayor parte era importada, lo mismo que la mayoría de los útiles y medios auxiliares de navegación. Las consecuencias del nefasto reinado de Fernando VII, la primera guerra carlista y la regencia de Espartero habían pasado costosa factura a la industria naval española,

<sup>40</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 42.

<sup>41</sup> Tiene una fuerza ascensional de 4.300 toneladas y mide 98,75 m de eslora y 21,50 m de manga.

<sup>42</sup> Se trata, en realidad, de un dique de forma trapezoidal que sirve exclusivamente para el carenado del dique flotante. El sistema, en su conjunto, es un adelanto del *syncrolift* de patente norteamericana, uno de los cuales se encuentra instalado en el astillero de Navantia en Cartagena.

aunque la construcción de las fragatas de hélice había supuesto, como hemos visto, un aire fresco en la tradición industrial.

### 3.1.6.1 Monturiol y los *Ictíneo*

Hubo algunas iniciativas que no encontraron el eco debido en las esferas del poder dominante. Entre los ejemplos destacados hemos de citar al catalán Narcís Monturiol (1819-1885) y su *Ictíneo* o *barco-pezo*, un proyecto de submarino que, así como el primero no tenía aplicación militar, pues su propulsión era manual –cuatro hombres accionaban los mecanismos que hacían girar la hélice–, sin embargo superó con éxito las pruebas realizadas en 1859 en Barcelona y Alicante.

En 1861 se le prometió a Monturiol la disponibilidad del astillero de Ferrol para la construcción de un submarino militar, lo que no llegó a producirse y en 1864, con el dinero de las acciones de la sociedad Navegación Submarina y otras ayudas, terminó el segundo buque de propulsión mecánica. El inventor catalán aportó muchas novedades técnicas<sup>43</sup>, como se evidenció en las pruebas realizadas entre octubre de 1867 y enero de 1868, en que se suspendieron definitivamente ante lo costoso de las mismas y la falta de cualquier apoyo oficial.

El segundo *Ictíneo* realizó inmersiones de seis y ocho horas y tardaba 31 minutos en descender a 18 m de profundidad con un máximo de catorce tripulantes, aunque en los ensayos de resistencia estructural alcanzó una profundidad de 30 m. El desencanto sufrido fue tal que su autor desmanteló el submarino y sólo quedan los planos, algunos escritos y un opúsculo que se han conservado.

### 3.1.6.2 La fragata blindada *Numancia*

La aparición de la fragata blindada *La Gloire*, entregada en diciembre de 1859, propició el nacimiento de una nueva era en la construcción naval militar, la del acorazado, cuyo protagonismo habría de ser relevante hasta la Segunda Guerra Mundial. La Marina española sintió pronto interés por el nuevo modelo de buque blindado y, como ya hemos comentado, se afrontó la reconversión de varias fragatas de hélice. Puesto que la industria nacional no estaba en condiciones de producirlos, se decidió acudir a quienes desde el exterior podían proporcionarlos, poniendo así de manifiesto la dependencia tecnológica, situación que habría de prolongarse por espacio de varias décadas hasta entrado en siglo XX.

Razón por la cual en abril de 1862 se firmó en Madrid el contrato con el astillero francés Forges et Chantiers de la Méditerranée –entonces el más importante del mundo– para la construcción en la factoría de La Seyne, Tolón, de una fragata blindada proyectada por el ingeniero naval Verloque, que sería en noviembre de 1863 y entregada en diciembre de 1864 con el nombre de *Numancia*.<sup>44</sup> Tuvo un coste de 8,3 millones de pesetas y fue un buque de dilatada vida marinera; resulta relevante el viaje de vuelta al mundo realizado por el estrecho de Magallanes y el cabo de Buena Esperanza, entre 1865 y 1867, etapa en la que intervino en el combate de El Callao, lo que la convirtió en el primer buque blindado que realizó tal hazaña.

---

<sup>43</sup> El submarino tenía doble casco y la hélice estaba acoplada a una máquina oscilante de dos cilindros para navegar en superficie, alimentada por el vapor de una caldera que quemaba carbón de coque y obtenía una presión de cuatro kilos; o de un solo cilindro para hacerlo en inmersión. Para sumergirse, se apagaba la caldera y se abatía la chimenea y la comunicación con el exterior quedaba obturada. En unos tubos suplementarios de la caldera se introducían unos cartuchos con una composición química especial (zinc, peróxido de manganeso y clorato de potasa) que desarrollaba calor y producía oxígeno. El calor vaporizaba el agua de la caldera y alimentaba la máquina y el oxígeno se almacenaba para regenerar el aire y mantener el alumbrado interior.

<sup>44</sup> El casco metálico estaba unido por dos millones de remaches. La coraza, con un peso de 1.355 toneladas y 13 cm de espesor, cubría todo el costado hasta 2,30 m por debajo de la línea de flotación.

El segundo buque blindado adquirido en el exterior tenía patente británica. Autorizado mediante real orden de 14 de julio de 1862, en diciembre siguiente se firmó el contrato con el astillero Thames Iron Works, Blackwall, y su nombre inicial, *Pavía*, sería sustituido por el de *Vitoria* –durante el reinado de Amadeo I se llamó *Victoria* en homenaje a la esposa del monarca–, con el que fue botada en noviembre de 1865. Mantenía cierto parecido con el modelo francés, aunque en su aspecto exterior se diferenciaba por la presencia de dos chimeneas situadas entre los palos trinquete y mayor. En su construcción se invirtieron algo más de dos años, hasta que en febrero de 1868 se procedió a su entrega oficial; sin embargo, debido a la guerra que entonces mantenía España con Chile y Perú, el Reino Unido se negó a aprovisionarlo de carbón aduciendo motivos de neutralidad. Habría que esperar a la firma del armisticio, en febrero de 1868, de modo que en junio del citado año realizó las pruebas de mar y en agosto zarpó hacia España; el día 18 del citado mes arribó al arsenal de Ferrol en loor de multitud.

Resuelto el blindaje en el astillero de Ferrol de las fragatas en construcción *Zaragoza* y *Sagunto*, así como la adaptación de la fragata *Resolución*, a las que ya nos hemos referido, la Marina encargó en junio de 1861 similares trabajos para la fragata *Arapiles*, de casco de madera, construida en el astillero Green, donde fue botada en octubre de 1864 y entregada en 1868 con una protección de 120 mm. Como resumen de la incorporación de estos buques, González Echegaray afirma que “el éxito de esta operación, desde el punto de vista estrictamente técnico, resultó bastante dudoso, dadas las difíciles circunstancias de la operación (...). Estas fragatas blindadas tenían el casco de construcción de madera con estructura similar a la de los navíos de siglos anteriores, todas ellas con un blindaje montado directamente sobre el forro de madera.”<sup>45</sup>

### 3.1.6.3 El impulso de la Restauración

La Restauración derivada de la proclamación del joven rey Alfonso XII (1857-1885) en diciembre de 1874 abrió una etapa que habría de prolongarse hasta los sucesos de 1898, en plena regencia de la reina María Cristina; casi un cuarto de siglo caracterizado por una continuidad política y orden interno, que hizo posible una prosperidad en el último tercio de la España decimonónica. Etapa en la que, como veremos en el capítulo siguiente, se produjo un impulso notable en la industrialización de Barcelona y Bilbao, la primera orientada hacia el sector textil y la metalurgia y la segunda en la siderurgia y el afianzamiento de relaciones de calado con la industria y el capital británico.<sup>46</sup>

Es conocido que Alfonso XII fue un monarca amante del mundo del mar y que durante su corto reinado de apenas diez años la Armada experimentó un cierto auge. En 1874, el ministro de Marina Rafael Rodríguez Arias contrató con el astillero de La Seyne el monitor *Puigcerdá*, dos avisos de hélice y diez cañoneros.<sup>47</sup> Entre febrero y junio de 1875 ocupó la cartera de Marina el político malagueño Cánovas del Castillo, quien, impresionado por la *Jeune Ecole*, diseñó un pequeño programa naval formado por dos cruceros de tercera clase (*avisos*) y dos cañoneros-torpederos, que serían contratados aquel año con el astillero que había construido la fragata blindada *Numancia*. Los dos primeros, llamados *Sánchez Barcáiztegui* y *Jorge Juan*, serían entregados en julio de 1876 y destinados al apostadero de La Habana para perseguir el tráfico de armas y los dos siguientes recibieron los nombres *Marqués del Duero* y *Fernando el Católico*.

Sin embargo, como señala José Ignacio González-Aller Hierro, mientras que en España “languidecían en las gradas de los astilleros tan pobres construcciones, en el extranjero se producían importantes

<sup>45</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 277.

<sup>46</sup> Para más detalle, véase: CERVERA PERY, José (1979). *Marina y política en la España del siglo XIX*. Edit. San Martín. Madrid; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988). *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, ed. San Martín, Madrid.

<sup>47</sup> Para más detalles, véase: RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. “El plan naval de Rodríguez Arias de 1887 y sus antecedentes”. *Revista General de Marina*, pp. 81-109, Madrid, 1985.

innovaciones en la concepción del buque de combate. Se aplicaban las enseñanzas de la guerra ruso-turca (1877-78), en la que se emplearon profusamente las minas y las lanchas con torpedo de botalón, y de las acciones navales libradas en la costa sudamericana entre 1877 y 1881; sobre todo en lo que respecta a la artillería y el blindaje”.<sup>48</sup>

En 1880 el Gobierno contrató con el astillero Thames Iron Works la construcción de dos cruceros de segunda clase, modelo que se repetiría después con otros seis construidos en los arsenales españoles, formando un homogéneo grupo de ocho buques que ha sido una de las series más numerosas en su clase que ha tenido la Armada española. Los construidos en Inglaterra, entregados en 1879 y 1881, recibieron los nombres de *Velasco* y *Gravina* y los nacidos en astilleros nacionales los nombres de *Infanta Isabel*, *Antonio de Ulloa*, *Colón*, *Don Juan de Austria*, *Conde de Venadito* e *Isabel II*.

De los citados, el buque *Infanta Isabel* fue el primero de su clase de casco enteramente metálico construido en España y tomó forma en el astillero de La Carraca, donde fue botado en junio de 1885. Le seguirían los buques *Ulloa* y *Colón*, en la misma factoría, mientras que el buque *Don Juan de Austria* salió de la grada de Cartagena y los tres flotaron por primera vez el mismo día, el 23 de enero de 1887. En Cartagena también fue construido el buque *Conde de Venadito*, botado en agosto de 1888, mientras que el único asignado al astillero de Ferrol sería el buque *Isabel II*, botado en febrero de 1886. Las máquinas de doble expansión de cinco de ellos fueron fabricadas en España y la sexta se encargó en Inglaterra.<sup>49</sup> La dirección técnica correspondió a los ingenieros Comerma y Rechea y por primera vez en la historia de la construcción naval española, se emplearon remachadoras hidráulicas para unir planchas y ángulos, lo que se tradujo en un mayor ritmo en los trabajos.

#### 3.1.6.4 El dique seco de la Campana

El dique seco *San Julián* –popularmente conocido como *La Campana*, debido a su proximidad a la iglesia del citado patrón– es una obra de gran importancia para el arsenal ferrolano. Proyectado por el ingeniero Andrés Comerma, fue presentado en 1868 y aprobado el 11 de mayo de 1869; el 15 de mayo de 1873 se promulgó la real orden para su ejecución y a la colocación de la primera piedra asistió el ministro de Marina, José María Beránger. La expectación que la obra despertó debió ser considerable, pues también recibió la visita del rey Amadeo I de Saboya.

Los trabajos de excavación fueron adjudicados al contratista Agustín Marelló Allerti y dieron comienzo el 6 de agosto de 1874. Habrían de prolongarse por espacio de cinco años y de los 1.200 obreros que participaron en su construcción, medio millar eran canteros. Se estima que resultó necesario remover 245.000 metros cúbicos de tierra transportados por unas doscientas mujeres en más de doce millones de cestos subidos a la cabeza<sup>50</sup>; 139.500 toneladas de hormigón y unos cuarenta millones de piedras de mampostería. El precio final de la obra ascendió a 25 millones de reales. Previendo el futuro, el ingeniero Comerma propuso en 1878 la reconstrucción de los antiguos diques números 1 y 2 para aumentarles sus dimensiones, pero la intención no pasaría del papel. El dique de La Campana, que en agosto de 1877 había recibido la visita del rey Alfonso XII y del ministro de Marina Juan Bautista Antequera, fue inaugurado con grandes fastos el 19 de agosto de 1879 con la varada de la fragata blindada *Vitoria*.

Convertido entonces el mayor dique existente en España, representa una notable aportación a la ingeniería portuaria con algunas referencias técnicas importadas de Francia e Inglaterra. A la fecha de

---

<sup>48</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (1980). “Los programas navales de la Restauración”, p. 309. *El buque en la Armada española*, ed. Sílex, Madrid.

<sup>49</sup> A la firma sevillana Portilla White y Cía. fueron encargadas las máquinas de los buques *Ulloa*, *Infanta Isabel* e *Isabel II*; La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona se ocupó de las máquinas de los buques *Colón* y *Conde de Venadito* y la firma inglesa Humphrys la del buque *Don Juan de Austria*. Tenían una potencia de 1.500 CV y mantenían una velocidad de 14 nudos.

<sup>50</sup> ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *Los diques de Ferrolterra*, p. 49, Cadernos FerrolAnálisis, 18, Navantia, Viveiro.

su puesta en servicio y durante varios años más cabían en él los buques más grandes de la época, pero una década después resultaba muy justo para la varada del acorazado *Pelayo*.<sup>51</sup> En la tabla 3.4 detallamos sus principales características. La construcción histórica se conserva en su mayor parte, incluido el muro perimetral de cantería en granito en forma de gradas, minas y contrafuertes.

Como se cita, en la construcción del citado dique, las mujeres de la comarca ferrolana tuvieron un papel destacado; también fueron mujeres las que transportaban carbón y otras mercancías en el puerto de Ferrol y en 1909 fundaron *La Unión Femenina*, sociedad de cargadoras y descargadoras del muelle de Ferrol, convertido en sindicato de clase para la defensa de sus intereses.<sup>52</sup>

Tabla 3.4 Características del dique seco San Julián (La Campana)

Eslora en picaderos	145,00 m
Eslora en el plan	113,40 m
Manga	26,81 m
Fondo del antedique	16 m
Calado	10 m
Capacidad	10.000 toneladas

Fuente: elaboración propia a partir de Anca Alamillo (2005)

Diez años después de que hubieran sido autorizados, en 1879 se botaron en los arsenales de Cartagena y La Carraca sendas corbetas blindadas de casco de madera llamadas *Aragón* y *Castilla*, mientras que la tercera de la serie, llamada *Navarra*, tomó forma en el arsenal de Ferrol y fue botado en 1881. Afirma González Echegaray que “la demora en su construcción fue realmente escandalosa; la *Castilla* permaneció en tal situación nada menos que doce años”.<sup>53</sup> Pronto se evidenció el error de su diseño y construcción, pues estaban totalmente desfasados para la época y cuando en la guerra de 1898 el segundo de ellos ardió pavorosamente en el fondeadero de Cavite.

Hubo otras actuaciones importantes en el arsenal de Cartagena, en el que en 1883 se realizaron los primeros estudios para la electrificación del recinto, para lo que se decidió utilizar el arco voltaico en la iluminación de los talleres y lámparas de incandescencia en las oficinas, habitaciones y dormitorios.<sup>54</sup>

### 3.1.6.5 El submarino de Peral

A la historia del arsenal de La Carraca pertenece la construcción del submarino proyectado por el teniente de navío Isaac Peral<sup>55</sup>, quien en 1885 dio un paso adelante en el reto de la navegación submarina cuando expuso ante sus superiores jerárquicos la solución ideal con un proyecto propio –pese a que no era ingeniero–, que fue concienzudamente analizado y expuesto al ministro de Marina, Manuel de la Pezuela y Lobo, que apoyó la iniciativa. En abril de 1887, el ministro Rodríguez Arias autorizó la construcción del buque mediante real orden de 20 de abril y pese a algunas opiniones contrarias, el proyecto consiguió salir adelante gracias al apoyo que recibió de la reina regente María Cristina.

<sup>51</sup> Este buque medía 105,60 m de eslora y 20,20 m de manga, por lo que los ingenieros resolvieron elevarle la cama para que pudiera entrar en el dique con cierta holgura. Es de destacar, asimismo, la varada del acorazado británico *Howe*, en abril de 1893, después de que hubiera varado en noviembre de 1892 a la entrada de la ría, próximo al castillo de San Felipe.

<sup>52</sup> PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, Esperanza (2005). *Los diques de Ferrolterra*, p. 18, Cadernos FerrolAnálisis, 18, Navantia, Viveiro.

<sup>53</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 290.

<sup>54</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibidem*, p. 52.

<sup>55</sup> Isaac Peral y Caballero (Cartagena, 1 de junio de 1851 – Berlín, 22 de mayo de 1895) es uno de los oficiales de la Armada cuya memoria ha pervivido en el transcurso del tiempo, a pesar de su corta vida, pues falleció a la edad de 43 años con el empleo de teniente de navío.

De casco de acero con forma de huso,<sup>56</sup> estaba dotado de un tubo lanzatorpedos de 360 mm con tapas estancas que permitía la recarga de los tres torpedos Schwarzkopf que podía estibar y, además de periscopio, disponía de un “aparato de profundidades” que le permitía navegar en inmersión hasta una cota de 30 m, mantener el asiento en todo momento mediante el lastrado de tres tanques y gobernado en el rumbo deseado. Llevaba una tripulación de doce hombres, tenía una autonomía de 66 horas y un radio de acción de 284 millas y el coste ascendió a 300.000 pesetas.

Nueve meses después de la puesta de quilla, el 8 de septiembre de 1888, en el arsenal de La Carraca se procedió a la puesta a flote en medio de una gran expectación. El 25 de diciembre se hicieron pruebas en dique, para las que se nombró una comisión presidida por el capitán general del Departamento, Florencio Montojo Trillo, que impuso la superación de navegación, velocidad y evoluciones, inmersión dinámica, lanzamiento de torpedos y carácter táctico.

Entre 1889 y 1890, Isaac Peral realizó diversas pruebas con su invento y demostró que podía navegar en inmersión a la voluntad de su comandante, con la cota y rumbo predefinidos y en mar abierta. Puso de manifiesto, asimismo, que podía atacar de noche a cualquier buque de superficie sin ser visto –no así durante el día, en la maniobra contra el crucero *Cristóbal Colón* y otras unidades menores, en la que fue descubierto a unos mil metros por dos centenares de invitados que se encontraban a bordo– y aunque la comisión técnica avaló el éxito de la mayoría de las pruebas, Peral solicitó realizar una prueba clave con su submarino, como era navegar en inmersión entre Algeciras y Ceuta, pero el permiso le fue denegado.<sup>57</sup>

En noviembre de 1890 el ministro de Marina, Antonio Cánovas del Castillo, trasladó a Peral un escrito de su predecesor en el cargo, Beránger Ruiz de Apodaca, al consejo de ministros, en el que se le ordenaba que procediera a la entrega en el arsenal de La Carraca, bajo inventario, de diversos equipos del submarino. Lo cierto es que el invento de Peral cayó en desgracia y oscuros intereses desecharon su valía y perfeccionamiento posterior y no satisfechos con ello, orquestaron una campaña de descrédito contra su autor, que se vio abocado a pedir la baja en la Armada y tuvo que defenderse ante la opinión pública en la medida de sus posibilidades, pues también le cortaron los accesos a los medios oficiales y finalmente consiguió publicar un manifiesto en un periódico satírico de la época, que pagó de su bolsillo.<sup>58</sup>

Desechado en la España decimonónica, la invención del submarino fuera de nuestras fronteras cambió radicalmente la doctrina y la estrategia naval desde que se comprobó su utilidad, dando así origen al arma submarina. En época tan temprana como 1898, el almirante George Dewey, jefe de la Escuadra estadounidense que cercó la bahía de Santiago de Cuba y propició el desastre de la bahía de Manila, reconoció que si España hubiera tenido un solo submarino del tipo Peral no hubiera podido mantener el bloqueo más allá de un día.

---

<sup>56</sup> La propulsión consistía en dos motores eléctricos Innish de 30 caballos de potencia cada uno, alimentados por una batería L' Electrique de acumuladores de 613 elementos a 220V, que accionaban dos ejes y sus hélices correspondientes de la firma inglesa Thornycroft y le daba una velocidad de ocho nudos.

<sup>57</sup> Para más detalle, véase: QUEVEDO CARMONA, Diego (2001). *Tras la estela de Peral*, Col. Mandarache, ed. Mediterráneo, Murcia.

<sup>58</sup> El rechazo que sufrió Peral en vida encontró merecida recompensa a su esfuerzo y su memoria. Ciudades y pueblos de España lo tienen en su callejero, plazas, centros docentes y un largo etcétera. En Cartagena y San Fernando se conservan las viviendas donde nació y vivió parte de su carrera. Tres submarinos de la Armada han llevado su nombre: *Isaac Peral* (A-0), de fabricación estadounidense, activo entre 1917 y 1932; *Isaac Peral* (C-1), construido en Cartagena y activo entre 1928 y 1950; e *Isaac Peral* (S-32), ex USS *Ronquil* (SS-396), clase *Balao* de la Segunda Guerra Mundial modernizado a Guppy IIA, activo entre 1971 y 1987. Está previsto que el primer submarino de la serie S-80 en construcción en el astillero de Navantía en Cartagena, lleve el nombre *Isaac Peral* (S-81).



En un país que vive en su mayoría de espaldas al mar, el submarino de Isaac Peral ha llegado hasta nuestros días. Bien es verdad que pudo no haber sucedido, si analizamos brevemente el devenir de los acontecimientos. En junio de 1892 se le desmontaron todos los equipos, así como el tubo lanzatorpedos y los motores. Luego quedó el casco abandonado en el arsenal de La Carraca y por real orden de 3 de noviembre de 1913 se ordenó su desguace, lo que no llegó a cumplirse. Sin embargo, siguió sumido en el olvido, hasta el punto de que fue utilizado como retrete por el personal del astillero.

En 1929, el almirante Mateo García de los Reyes, primer comandante del Arma Submarina española, consiguió remolcarlo a Cartagena y en 1930 se puso en seco frente a la Base de Submarinos. En diciembre de 1965, a petición del Ayuntamiento de Cartagena, se convirtió en monumento formando parte de la plaza de los Héroes de Cavite. En 2002, tras la remodelación del frente marítimo de la ciudad, se trasladó a una fuente ubicada en el paseo Alfonso XII, junto al puerto deportivo y el 15 de diciembre de 2012 fue removido a su nuevo emplazamiento, en el antiguo Taller de Calderería del arsenal de Cartagena, en el que los almirantes Franco Suanzes y Delgado Moreno, al igual que en su día lo hiciera el almirante Mateo García de los Reyes, pusieron mucho interés para que el submarino de Isaac Peral siga navegando en la Historia. Desde el 12 de septiembre de 2013 se encuentra expuesto al público coincidiendo con el 125º aniversario de su botadura.<sup>59</sup>

### 3.1.6.6 Torpederos y contratorpederos

En 1860, el capitán de fragata Luppis von Rammer, oficial de la Marina austro-húngara ideó el torpedo automóvil y seis años después, su socio inglés Robert Whitehead, presentó una versión mejorada de este ingenio, que en poco tiempo se convertiría en un arma especialmente apetecida en todas las Marinas de la época. Con ellos nació también el torpedero, en cuyo origen, en 1873, la Real Marina de Noruega encargó al astillero Thornycroft la construcción de un buque al que muchos vieron muy pronto como un peligroso enemigo del acorazado.

Precedido por la creación en 1878 de la Escuela de Torpedos, con sede en el arsenal de Cartagena, la Armada española recibió en 1879 sus dos primeros torpederos de botalón, llamados *Cástor* y *Pollux*; el primero, había sido construido en el astillero de La Seyne y el segundo en Yarrow y, al mismo tiempo, en el astillero de Cartagena tomó forma el torpedero *Aire*, de casco de madera, destinado a la defensa de Mahón, por lo que está considerado el primero de construcción española del siglo XIX.

La importancia operativa del novedoso protagonista hizo que fueran adquiridos otros once buques de segunda generación entre 1883 y 1887, construidos todos ellos en astilleros británicos y alemanes. Un astillero poco conocido y sin experiencia en este tipo de unidades, Otero, Gil y Cía., situado en La Graña, fue el encargado de la construcción en 1887 de un torpedero llamado *Ejército*, pues había sido financiado por el Círculo Militar de Madrid.

El torpedero hacía furor en todas las Marinas europeas y especialmente en la francesa, cuya industria naval tenía lista de espera ante la importante demanda que había generado el nuevo ingenio militar. Sería un oficial español, el teniente de navío de primera clase Fernando Villaamil y Fernández-Cueto (1845-1898), quien desarrollaría –a petición del ministro de Marina– la idea de un buque contratorpedero, que fuera capaz de navegar en aguas abiertas, de mayor tonelaje y velocidad que sus oponentes, armado con artillería de tiro rápido y dotado de torpedos para utilizarlos en la acción contra los buques de mayor

---

<sup>59</sup> En su nuevo emplazamiento, convertido en un icono de la historia naval militar española, el submarino de Isaac Peral nos muestra su aspecto original, después de concienzudos estudios de un equipo de especialistas, que han tenido en cuenta los cortes sufridos y los sucesivos repintados, que han sido una veintena desde 1930. En cuanto al color, se ha optado por el gris oscuro conservando la mayor parte de la imprimación superficial de color plata como protección del acero. Sin embargo, hay estudios e informes periodísticos que dicen que hubo un tiempo en el que el color fue negro y rojo, plateado e incluso con el aspecto de una ballena con el lomo mojado.

porte. Sin embargo, la industria naval nacional no estaba en condiciones de producirlo, por lo que en noviembre de 1885, después de recibir varias propuestas, se eligió la presentada por el astillero británico James & George Thompson, Clydebank, donde fue construido y entregado en enero de 1887 bautizado con el nombre de *Destructor*.<sup>60</sup> El coste final ascendió a 38.000 libras esterlinas.

Villaamil asumió el mando del buque que en las pruebas de mar había alcanzado una velocidad de 22,5 nudos y después de su salida de Falmouth, en menos de 24 horas había divisado las costas gallegas, a una velocidad media de 18 nudos y en condiciones meteorológicas adversas. Esta demostración contribuyó a despejar las dudas sobre las cualidades marineras del novedoso buque, cuyo diseño habría de influir decisivamente en los proyectos posteriores de las armadas europeas, especialmente la británica, aunque el interés llegó lejos, pues la Marina imperial japonesa también se interesó por el nuevo concepto.<sup>61</sup>

### 3.1.6.7 Intervalos de buques agridulces

Salvo las excepciones de Villaamil, Peral y otros oficiales innovadores y pese a que la penúltima década del siglo XIX fue tan pródiga en inventos y adelantos en la arquitectura naval militar, lo cierto es que la Armada española se nutría de buques de dudosa capacidad operativa, sobre todo en el caso de los de construcción nacional. Uno de estos ejemplos corresponde de los cruceros proyectados por el ingeniero naval Tomás Tallería, llamados *Alfonso XII*, *Reina Cristina* y *Reina Mercedes*.

Los dos primeros fueron construidos en el arsenal de Ferrol entre 1881 y 1889 y el tercero en Cartagena, botado en septiembre de 1887, tiene el honor de ser el primero de casco metálico construido en aquel arsenal. La construcción de los tres buques se eternizó en la grada y armamento a flote y fueron clasificados como “cruceros de primera clase”. Sin embargo, debido a su nula protección y el mal reparto de la artillería, fueron buques de escaso valor militar. Afirma González-Aller Hierro que “solo con mucho optimismo podían ser clasificados en la categoría de cruceros de primera clase, muy inferiores a sus contemporáneos extranjeros”.<sup>62</sup> Los tres sucumbieron en el transcurso de la guerra de 1898, lo cual, afirma Ramírez Gabarrús, fueron tres barcos “que solo amargas y sinsabores dieron a España”.<sup>63</sup>

Con los tres buques de la clase *Alfonso XII* en construcción, el ministerio de Marina autorizó la adquisición de dos cañoneros de la clase *Curlew*, que serían encargados al astillero W.G. Armstrong, Elswick, entregados en 1887, bautizados con los nombres de *Isla de Luzón* e *Isla de Cuba* y clasificados en la nomenclatura de la época como “cruceros de segunda clase” con una ligera cubierta protectora. Un tercer buque de este modelo, llamado *Marqués de la Ensenada*, fue encargado al astillero de La Carraca y, botado en febrero de 1890, causó alta en febrero de 1894, es decir, más del doble de tiempo empleado en la construcción de los dos primeros en Inglaterra. Al igual que sucediera con los buques de la clase *Alfonso XII*, estos también sucumbieron en la guerra de 1898 en una demostración de su escasa utilidad frente a la artillería del enemigo.

Otros tres buques eufemísticamente clasificados como cruceros, llamados *Elcano*, *Magallanes* y *General Lezo*, entraron en servicio en 1885, armados los dos primeros en el arsenal de La Carraca y el

---

<sup>60</sup> El coste final ascendió a 38.000 libras esterlinas. Un potente proyector de arco voltaico situado sobre el puente de mando era la adición más importante del momento.

<sup>61</sup> Historiadores navales británicos afirman que el primer “destroyer” como tal fue el buque *Havock*, construido en 1893, más pequeño (240 toneladas) y más veloz (26,7 nudos en pruebas). Sin embargo, el protagonismo del *Destructor* español resulta incontestable, pues había aparecido seis años antes y era el resultado de una idea táctica.

<sup>62</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *ibidem*, p. 315.

<sup>63</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibidem*, p. 58.

tercero en Cartagena. Se trataba, en realidad, de unos cañoneros de modestas características, a los que siguió en 1887 el buque *General Concha*, gemelo de los anteriores y construido en el arsenal de Ferrol.

### 3.1.6.8 El acorazado *Pelayo*

En enero de 1884, el almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla se hizo cargo del ministerio de Marina, en la que permaneció por espacio de apenas siete meses. Antequera, que había sido comandante de la fragata blindada Numancia durante el viaje de vuelta al mundo en 1866, era ferviente admirador del acorazado, pues había vivido en carne propia el combate de El Callao.

Razón por la cual se propuso la realización de un vasto programa naval para que la Marina española tuviera un renovado poderío; sin embargo, colisionó frontalmente con la miopía política del momento, aunque consiguió en su corto paso por las esferas del poder, aprovechando los restos del presupuesto de 1884 y un crédito adicional, la firma del contrato del acorazado *Pelayo*<sup>64</sup>, que fue construido en el astillero de La Seyne, Tolón (Francia), por un importe de 22 millones de pesetas.

Proyectado por el ingeniero naval Amable Lagane, estaba inspirado en los buques de la clase *Marceau*, aunque tenía mayor eslora y menor calado para que pudiera cruzar el canal de Suez, si bien adolecía de una autonomía limitada a tres mil millas, cuando el resto de los acorazados construidos desde 1880 rebasaban las cinco mil millas y los había incluso, entre siete mil y nueve mil millas.<sup>65</sup>

Botado en febrero de 1887, entró en servicio en septiembre de 1888 y hasta la llegada de los acorazados de la clase *España*, fue el buque más notable de la Armada española, de ahí su apodo de “el solitario”. La experiencia demostraría, asimismo, que la artillería principal pudo haber sido más homogénea, monocalibre y dispuesta en dos torres dobles a proa y popa con el consiguiente ahorro de peso y aumento de su capacidad ofensiva.

### 3.1.7 LA LEY DE ESCUADRA DE 1887

La Armada había mantenido un notable protagonismo en diversas acciones militares que jalonaron la segunda mitad del siglo XIX. Desde el bombardeo de El Callao en 1866 por la escuadra de Méndez Núñez, convertido en el mayor combate naval desde Trafalgar –en el que se produce la célebre frase “más quiero honra sin barcos que barcos sin honra”–, pasando por los sucesos de la Cantonal, la tercera guerra carlista, la guerra de Cuba hasta 1878 seguida de la denominada “guerra chiquita” entre agosto de 1879 y julio de 1880, las frecuentes luchas y tensiones en el Pacífico español más la cuestión de Marruecos, que tantos quebraderos de cabeza habría de producir.

A pesar de las restricciones presupuestarias, la prensa de la época tomó llamativas iniciativas de supuestos planes navales, en los que los acorazados, los cruceros y los torpederos se convertían en sus protagonistas y entraban en el debate de si convenía o no construirlos en el extranjero o en España, todo ello en el contexto de lo que Agustín Rodríguez González denomina la “oleada navalista” de comienzos de la década de los ochenta del siglo XIX.<sup>66</sup> Hubo estudios serios, como el de Joaquín Costa, que presentó en 1883 una memoria en el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil, en el aboga para que España sea un “nuevo gran poder naval” y plantea un programa naval de 119 buques y 310 millones de pesetas.

<sup>64</sup> Montaba una estación de TSH Telefunken, que fue la primera instalada en un buque de la Armada.

<sup>65</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *ibidem*, p. 312.

<sup>66</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988). *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, pp. 145-148, ed. San Martín, Madrid.

A nivel político destacan los planes presentados por el contralmirante Durán y Lira en mayo de 1880, en el que tenía presente las necesidades del archipiélago de Filipinas, por importe de 12,7 millones de pesetas; el del vicealmirante Francisco Pavía, que fue ministro de Marina entre 1881 y 1883, con una inversión de 250 millones de pesetas en diez años; el programa de Antequera en 1884, al que ya hemos hecho referencia; el proyecto de Segismundo Moret en 1885, que ascendía a 253 millones en igual plazo de tiempo y la contrapropuesta de Beránger, todo lo cual se veía lastrado por un clima enrarecido motivado por la irregular adquisición del acorazado *Pelayo*, las quejas que llegaban desde Cádiz y el cierre del arsenal de La Habana, entre otras circunstancias.<sup>67</sup>

La Ley de Escuadra de 1887, promovida por el almirante Rafael Rodríguez Arias, que se había declarado entusiasta defensor de los cruceros y fue aprobada el 11 de enero del citado año por el Congreso, contemplaba en el plazo de diez años y un presupuesto total de 225 millones de pesetas, la construcción de los siguientes buques:

- Tres cruceros de primera clase de 4.500 toneladas y 21 nudos.
- Ocho cruceros de primera clase de 3.200 toneladas y 21 nudos.
- Seis cruceros de segunda clase de 1.500/2.500 toneladas y 23 nudos.
- Cuatro cruceros torpederos de 1.100 toneladas y 21 nudos.
- 96 torpederos de primera clase de 100/200 toneladas y 24 nudos.
- 42 torpederos de segunda clase de 60/70 toneladas y 24 nudos.
- Doce cañoneros, 16 cañoneros-torpederos, un transporte y una veintena de lanchas de vapor.

Del presupuesto previsto se asignaban créditos para la terminación del acorazado *Pelayo*, el crucero *Reina Regente*, que se encontraba en obras en Inglaterra y otras unidades más en periodo de alistamiento. Mediante real orden de 13 de octubre de 1887 se dispuso que, de los once cruceros de primera clase programados, seis fueran de 6.500/7.000 toneladas y 20 nudos de velocidad. Señala González-Aller que “su palpable inclinación hacia los buques tipo crucero y torpedero, con olvido del acorazado, constituyó un grave error, ya advertido por muchos profesionales y técnicos de la época y que, posteriormente, demostraron los acontecimientos de la campaña hispano-americana de 1898”.<sup>68</sup>

Respecto del crucero *Reina Regente*, primero de este nombre, proyectado por sir Nathaniel Barnaby y botado en 1887 en el astillero Thompson, Clydebank, no solo demostró ser un buque defectuoso sino también desgraciado. Desde el principio acusó serios problemas de estabilidad debido al excesivo peso del armamento instalado –las cuatro piezas principales de 240 mm estaban dispuestas en la cubierta alta– y el 10 de marzo de 1895 desapareció cuando viajaba de Tánger a Cádiz envuelto en un duro temporal de levante y se llevó consigo 420 vidas.

Pese a las deficiencias observadas, los planos del *Reina Regente* se repitieron en la construcción de los cruceros protegidos *Alfonso XIII* y *Lepanto*, construidos en los arsenales de Ferrol y Cartagena, donde fueron botados en agosto de 1891 y noviembre de 1893. Los cambios introducidos en ambos para corregir los errores del primero incluían un armamento principal de menor calibre, lo cual los dejó con menos blindaje, más lentos e inestables con mar gruesa. Aún incompleto, el primero entró en servicio en 1896 –cinco años después de su botadura– como buque de entrenamiento y nunca prestó servicio activo, pues causó baja en 1900, mientras que el buque *Lepanto* alargó su vida hasta 1910 como pontón-escuela de artillería y torpedos con base en Cartagena.

---

<sup>67</sup> *Ibidem*, pp. 149-186.

<sup>68</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *ibidem*, p. 312.

### 3.1.8 BARCOS DE UNA ARMADA DECADENTE

A la adjudicación de los tres buques de Astilleros de Nervión siguieron otros tantos en cada uno de los arsenales del Estado, que serían adjudicados mediante real orden de 17 de septiembre de 1888. Puesto que los trabajos comenzaron con una extraordinaria lentitud, el proyecto inicial fue completamente remodelado por su autor, el ingeniero naval José Castellote, lo que prolongaría en el tiempo la construcción de cada uno de ellos. En noviembre de 1895, la Armada decidió reducirles la artillería principal y aumentar la protección de la batería secundaria, entre otras modificaciones.

Recibieron los nombres de *Cardenal Cisneros*, *Cataluña* y *Princesa de Asturias* y tomaron forma en las gradas de Ferrol, Cartagena y La Carraca. El tercero de los citados fue el primero que entró en el agua, en sorpresiva botadura en octubre de 1896, después de tres intentos; le seguiría el primero de la serie, el 19 de marzo de 1897 y el último fue el buque *Cataluña*, el 24 de septiembre de 1900, siendo en aquel momento y durante mucho tiempo el mayor buque de guerra construido en el citado astillero. Todos ellos entraron en servicio a comienzos del siglo XX, entre 1902 y 1903, bastante desfasados en el tiempo.

Cuando ya se advertía el recrudescimiento de la situación colonial, y ante la imposibilidad de la industria nacional de construir buques al ritmo deseado, el gobierno acudió a los astilleros extranjeros para tratar de conseguir el tonelaje armado necesario, pese a las serias dificultades que surgieron tanto para nuevas construcciones como para adquisiciones de buques de segunda mano. El almirante Beránger negoció directamente con el astillero italiano Ansaldo la adquisición del crucero-acorazado *Giuseppe Garibaldi*, que estaba en construcción en el astillero Sestri Ponente, donde se procedió a su botadura en septiembre de 1896 y fue entregado en mayo de 1897 renombrado *Cristóbal Colón*.

España intentó comprar dos cruceros rápidos que estaban en construcción en el astillero Vickers con destino a la Marina de Guerra de Brasil; se trataba de los buques *Amazonas* y *Almirante Abreu*, pero el espionaje industrial y político funcionaba y, enterado el enemigo en ciernes, compró ambas unidades al contado, evitando con ello que formaran parte de la escuadra española.

No sucedería lo mismo con un lote de seis destructores contratados en el astillero Thompson, Clydebank, encargados en 1895 en tiempos del almirante Beránger y entregados los dos primeros en 1896 y los cuatro restantes en 1897, nombrados *Furor*, *Terror*, *Audaz*, *Osado*, *Plutón* y *Proserpina*. Señala Ramírez Gabarrús que la evolución de estas unidades respecto del *Destructor* de Fernando Villaamil había sido enorme en el plazo de siete años, tanto en potencia como en armamento.<sup>69</sup> El precio también fue considerable, de dos millones de pesetas por unidad.

Hubo otro buque construido en el astillero Forges et Chantiers de la Méditerranée, factoría de El Havre, que llegó a la Armada ofrecido por el “activo patriotismo” de los emigrantes españoles residentes en Argentina y Uruguay, que recaudaron 3.650.000 pesetas para la construcción del crucero *Río de la Plata*. Contratado en junio de 1897, fue botado en septiembre de 1898 y en mayo de 1889 realizó las pruebas de mar en las que alcanzó una velocidad de 18 nudos. Su primer viaje fue recién estrenado el siglo XX a Buenos Aires, donde recibiría la bandera de combate y después visitaría Santiago de Chile y El Callao, antes de su regreso a España.

Las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* fueron modernizadas a finales de 1896 en el astillero de La Seyne, Tolón (Francia), donde se procedió a la sustitución de las calderas y la arboladura, así como el armamento, que estaría formado a partir de entonces por una variada gama de piezas de diferente calibre;

---

<sup>69</sup> Su estampa marinera estaba definida por una proa de lomo de ballena, tres chimeneas bajas y desiguales y popa rematada por la pala del timón.

pese a la modernización practicada, dado lo desgastado de las máquinas y que las calderas sustituidas eran del mismo tipo, no superaron los once nudos de velocidad.

Haremos mención, asimismo, al crucero *Reina Regente*, segundo de este nombre, adjudicado al arsenal de Ferrol y proyectado por el ingeniero José Torelló Rabassa. Clasificado como crucero protegido de primera clase y de diseño similar a los precedentes, en octubre de 1896 se autorizó su construcción y su quilla fue puesta en grada el mismo día de la botadura del buque *Cardenal Cisneros*, aunque dada la lentitud con que se realizaron los trabajos, algunas fuentes consideran que dieron comienzo a mediados de 1899. La botadura se celebró el 20 de septiembre de 1906 y todavía habrían de transcurrir otros cuatro años hasta su entrega oficial, a finales de 1910, lo que correspondió a la recién nacida Sociedad Española de Construcción Naval. El citado buque respondía a un modelo obsoleto, de escaso valor militar y frecuentes problemas en las calderas.

### 3.1.9 NUEVOS DIQUES SECOS EN CARTAGENA Y LA CARRACA

Para el mantenimiento, carenado y varadas de la fuerza naval entonces existente, la Armada necesitó dotarse de los elementos auxiliares necesarios en los lejanos apostaderos de La Habana (Cuba) y Subic (Filipinas). Para el arsenal del puerto cubano contrató la construcción de un dique flotante en el astillero británico Swan Hunter, autocarenable, por un importe de 119.000 libras esterlinas. El dique medía 137 m de eslora total y 33 m de manga y tenía una fuerza ascensional de diez mil toneladas. Es de reseñar que a este concurso se había presentado La Maquinista Terrestre y Marítima, que cumplía íntegramente con las exigencias del pliego de condiciones, para lo cual se había asociado con las compañías británicas Swan Hunter y Clark & Standfield.

En un consejo de ministros celebrado en diciembre de 1896 se adjudicó el contrato del dique de La Habana a la empresa catalana y sus asociadas; sin embargo, las diferencias arancelarias existentes entre Cuba y la metrópoli lastraron la viabilidad del contrato, por lo que finalmente sería adjudicado a la mencionada empresa británica. Paradojas del destino, en septiembre de 1897 el dique salió remolcado hacia La Habana, a donde llegó un mes después y nunca sería utilizado por buque alguno de la Armada española.

Respecto del dique destinado a Filipinas, el contrato fue adjudicado al astillero Robert Stephenson, Newcastle, en septiembre de 1896, desestimando así la oferta presentada por La Maquinista Terrestre y Marítima. Tenía una fuerza ascensional de doce mil toneladas y medía 137,10 m de eslora y 35,66 m de manga, equipado con seis pontonas que conformaban su base autocarenable. Cuando estaba terminado para su entrega, Filipinas ya no pertenecía a España, de modo que en agosto de 1901 llegó al puerto de Mahón sin que existiera una perspectiva clara de su utilización.<sup>70</sup> La Armada lo probó con éxito en octubre de citado año con la varada del crucero-acorazado *Carlos V*, pero no presionó lo suficiente para quedarse con él, de modo que en noviembre de 1911 fue vendido al astillero de Trieste en 800.000 pesetas; en febrero de 1912, los remolcadores de altura *Zuiderzee* –que fue quien lo había traído a Mahón– y *Roodezee* lo llevaron a su nuevo emplazamiento.<sup>71</sup>

La existencia de buques de mayor tamaño en la Armada obligó a construir sendos diques secos de mayor capacidad en los arsenales de Cartagena y La Carraca. Razón por la cual en 1896 comenzaron los trabajos en el primer arsenal citado, para un dique<sup>72</sup> que estaba disponible en 1900. En el caso del

---

<sup>70</sup> La posible enajenación fue autorizada mediante real decreto de 25 de octubre de 1899.

<sup>71</sup> La estancia del dique flotante en Mahón está ampliamente documentada en el artículo titulado “El caso del dique de Subic”, de Alfonso Buenaventura, publicado el 23 de enero de 2011 (en [www.buenaventuramenorca.com](http://www.buenaventuramenorca.com); consultado el 20 de julio de 2017).

<sup>72</sup> Medía 150 m de eslora máxima, 21,30 m de manga en picaderos y 30 m de manga en el coronamiento.

segundo, había sido autorizado en 1894 y adjudicado al ingeniero suizo Conrad Zachekke Voitell; las obras se iniciaron en 1896 aunque estaban paradas tres años después fruto de diversas causas –entre ellas la desmoralización que siguió al desastre de 1898- y fue inaugurado en 1904.<sup>73</sup>

## 3.2 LA BAHÍA DE CÁDIZ Y EL ASTILLERO VEA-MURGUÍA

### 3.2.1 EMPRESA GADITANA DEL TROCADERO Y THOMAS HAYNES

La Empresa Gaditana del Trocadero es la iniciativa empresarial más importante de Cádiz, tras la recuperación económica que se produjo después de 1830. Corresponde a las figuras de Juan Ruiz de Somavia, Ignacio Fernández de Castro, José de la Viesca, José Matías y Antonio Zulueta<sup>74</sup>, destacados promotores capitalistas de la ciudad, quienes en 1846 instalaron en dicho paraje perteneciente al municipio de Puerto Real un carenero de rampa a vapor capaz simultáneamente para dos buques de mil toneladas cada uno.<sup>75</sup>

A partir de entonces la nueva empresa unió su futuro a la demanda del tráfico portuario y la expansión del vapor y, en consecuencia, al progresivo aumento del tonelaje de los buques que hacían escala. En el último tercio de la década de los años cincuenta apareció el proyecto de Juan Franco (1857) y a mediados de la década siguiente la propuesta de Ricardo Lacassaigne (1865) para dotar a la bahía gaditana de nuevos elementos portuarios. Cinco años más tarde, otro promotor llamado Juan José Junco (1870) pensó en la instalación de un dique, muelles y almacenes en Matagorda. Ninguno de ellos prosperó, pero estaban claras las bases para la aparición de los dos astilleros principales de la bahía: el promovido por Antonio López en Matagorda y el de los hermanos Vea-Murguía.

Entre las pequeñas fundiciones establecidas en el arco de la bahía gaditana, destacó la fundición de Thomas Haynes, un ciudadano británico que se había afincado en Cádiz en la década de los años treinta del siglo XIX, episodio en el que se advierten algunos de los tópicos diferenciadores de los empresarios de la época, es decir, se trata de un emprendedor extranjero, protestante, poseedor de visión empresarial y arriesgado. Su aventura, como señalan Romero González y Gutiérrez Molina, forma parte, junto a la de otros muchos técnicos ingleses, en las migraciones de metalúrgicos y mecánicos salidos desde la potencia industrial, que se expanden por el arco norte del Mediterráneo en busca de nuevos horizontes.<sup>76</sup>

Haynes montó una fundición de hierro y cobre en Puntales, un enclave referente en las reparaciones navales en la bahía gaditana. En sus inicios, la producción se limitaba a la fábrica de máquinas y calderas de vapor, todo tipo de objetos de fundición y otros encargos de mayor envergadura, como la construcción de varios tramos de la línea férrea Cádiz-Jerez, la habilitación de tres goletas que se construían en Huelva y reparaciones de buques mercantes y militares.

Thomas Haynes acreditó pronto su capacidad y consiguió contratos de la Armada, para la que realizó reparaciones y fabricación de maquinaria. Su posición prosperaría rápidamente y, al mismo tiempo, procuraría una adecuada formación técnica para sus hijos, llamados a ser los herederos del negocio. A comienzos de la década de los años ochenta, Haynes había consolidado su posición y además de las

<sup>73</sup> Eran sus principales dimensiones 150 m de eslora en el coronamiento y 142,50 m de eslora en el plan; 30 m de manga en el coronamiento y 21 m de manga en el plan y 11 m de calado en pleamar sobre el plan.

<sup>74</sup> ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel y SOLDEVILLA ORIA, Consuelo (2014). *Jándalos. Arte y sociedad entre Cantabria y Andalucía*, p. 289, ed. Universidad de Cantabria.

<sup>75</sup> En los anales históricos de Cádiz figura el 3 de noviembre de 1846 como la fecha de su inauguración de la factoría con la varada de la fragata *Paula*, de 300 toneladas, a la que unos días después siguió la fragata americana *Flora*.

<sup>76</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. “El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 32, Lid Editorial Empresarial, Madrid. Véase también: GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2001). *El nacimiento de una industria. El astillero Vea-Murguía de Cádiz 1891-1903*, Diputación Provincial de Cádiz. Del mismo autor (2016): *La industria que cambió una ciudad*, Navantia, Cádiz.

reparaciones navales, aparecía también en el comercio, la pesca, la delegación de aseguradoras y garantías y la construcción de vapores de casco de hierro.

En 1876 recibió el encargo de la Sociedad del Puerto Mercantil de Cádiz para la construcción de un buque grúa llamado *San Diego*, capaz para recibir piedras de veinte toneladas de peso, propulsado por una máquina de vapor de 12 HP de fabricación propia, así como una lancha y una draga. Otros trabajos importantes fueron las remotorizaciones de los buques *Ana Haynes* y *Pedro*, de su propiedad y la construcción de una parte de la almadraba de Sancti Petri.

El 6 de enero de 1881 se puso la quilla del primer buque de casco metálico construido en Cádiz, que tomó forma en el pequeño astillero en que se había convertido la factoría y recibió el nombre de *Reina Cristina*. Siguiéron seis gánguiles de 120 toneladas de capacidad y un remolcador a vapor, encargado por la Sociedad Mercantil de Cádiz. Después vendrían tres lanchas para la Dirección de Sanidad, Cuerpo de Carabineros e ingenieros militares de Cádiz, construidos todos ellos en el local original.

Aunque la actividad en lo que a construcción naval se refiere no fue muy dinámica, sin embargo señaló el comienzo del que sería el principal sector en desarrollo de la economía gaditana. Al fallecimiento de su promotor en 1884, sus hijos expandieron el negocio con una sucursal en Gibraltar y agentes comerciales en Algeciras, Huelva y Madrid. Entonces se produjo el traslado de la actividad a otra zona de Puntales, en unos locales mejor adaptados para sus necesidades, en los que toda la maquinaria, fabricada por ellos mismos, se movía a vapor. La solidez del terreno permitía la colocación de picaderos sobre la arena, lo que facilitó una grada con capacidad para diez quillas simultáneas y buques de hasta mil toneladas. Con el proyecto de Rodríguez Arias a la vista, los hermanos Haynes cursaron al ministro de Fomento la petición para establecer un astillero moderno, cuyo proyecto no obtuvo el beneplácito oficial y, posiblemente, tampoco el apoyo político local, pues ya se estaba gestando la sociedad de los hermanos Veá-Murguía.

En 1887, Talleres Haynes empleaba a varios cientos de trabajadores, en su mayoría gaditanos, lo cual, además, produjo un crecimiento de la población asentada en la zona de Puntales y la apertura de una escuela para adultos; práctica extendida entre la patronal como freno a las reivindicaciones obreras, lo cual no evitó que sus trabajadores se sumaran a las peticiones de sus compañeros de la bahía en la lucha por lograr unas mejores condiciones laborales. Sin embargo, el panorama a finales de la centuria había cambiado y en El Trocadero se había instalado el astillero de Trasatlántica y abría sus puertas el astillero de Veá-Murguía, y entre ambos disputaron el mercado de las reparaciones navales que mantenía Talleres Haynes. En su última etapa, a finales del siglo XIX, destacó la construcción de los vapores *Gaditano*, *África* y *Anita*, todos ellos en casco de madera, así como el vapor *Primero de Puntales*.<sup>77</sup> En 1902 cerró sus puertas, finalizando así una aventura industrial de sesenta años de duración que, como señala Romero González, supuso el origen de la construcción naval moderna en la bahía de Cádiz.

### 3.2.2 EL ASTILLERO VEA-MURGUÍA

La factoría de Navantia en Cádiz que conocemos en la actualidad tiene su origen a finales del siglo XIX, en la etapa en la que aparecieron los nuevos astilleros nacidos al calor del programa naval de Rodríguez Arias. Los hermanos Veá-Murguía (Juan, 1857-1907; Miguel, 1858-1915 y José, 1866-1911) fueron los promotores de la factoría de su mismo nombre, que comenzó su andadura en 1891 y cerró sus puertas en 1903. Pertenecían a una familia de origen alavés afincada en Cádiz desde mediados del siglo XVIII,

---

<sup>77</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1997). "Sons of Thomas Haynes, pioneros de la moderna construcción naval gaditana (1840-1900). Revista *Gades*, nº 22, pp. 179-186. Homenaje al profesor José Luis Millán Chivite, Diputación Provincial de Cádiz.



atraída por las posibilidades de un rápido ascenso social y económico y relacionado con la denominada burguesía mercantil gaditana.<sup>78</sup>

El astillero de los hermanos Vea-Murguía es el cuarto que aparece en la escena de la bahía de Cádiz, después del arsenal de La Carraca, dedicado a construcciones navales militares; la factoría de Matagorda promovida por Compañía Trasatlántica y la factoría de la familia Haynes en Puntales. En catorce años de existencia, salpicados de numerosas vicisitudes, perteneció, además, a la familia Noriega y en su última etapa a la Constructora Naval Española tras su transformación en sociedad anónima. Luego habrían de transcurrir más de dos décadas de inactividad, pese a que, como señalan Romero González y Gutiérrez Molina, se habían montado unas instalaciones que habían demostrado su capacidad para afrontar los retos de la construcción naval moderna.<sup>79</sup>

Mientras que en el Parlamento se discutía el plan de Rodríguez Arias, en Cádiz se inauguró en agosto de 1887 una Exposición Marítima Internacional, que tenía el objetivo de promover la creación de nuevas industrias relacionadas con el mundo marítimo con la finalidad de revitalizar la vida industrial y comercial de la ciudad. En diciembre siguiente, cuando se convocó el concurso para la construcción de los primeros buques de guerra, en Cádiz se aceleraron las gestiones para la constitución de una sociedad que pudiera optar y sus promotores viajaron a Madrid para difundir el proyecto y sumar voluntades políticas. El 18 de mayo de 1888 se constituyó la sociedad Factoría Naval Gaditana, en la que estaba representada toda la burguesía local liderada por Manuel Rancés, marqués de Casa Laiglesia.

El proyecto inicial consistía en construir un astillero en la antigua dársena Lacassaigne, provisto de dos diques de 100 m y 150 m de eslora cada uno, gradas, varaderos y talleres, para lo cual se aprovecharía parte de la infraestructura de la mencionada Exposición Marítima Internacional. En su plan industrial preveía construir los buques que le fueran asignados en un plazo de diez años con un coste de 40,5 millones de pesetas.

Al concurso se presentaron otros ocho grupos, de los cuales el más potente estaba liderado por la familia Martínez de las Rivas y la firma inglesa Palmer. De modo que en el norte se situaba un grupo industrial poderoso, que fue quien ganó en primera instancia, mientras que en el sur se quedaban “las esperanzas regeneradoras de los gaditanos”.<sup>80</sup> La decisión no gustó en Cádiz, donde se había desatado una ola de optimismo y, lejos de arredrarse, impulsaron nuevas gestiones para tratar de que se revocara la decisión gubernamental. Una comisión ciudadana presidida por el concejal liberal Francisco Guerra Jiménez se trasladó a Madrid mientras se enviaba una avalancha de telegramas a las más altas instancias del gobierno, como había sucedido cuando la convocatoria del concurso.

Todo este movimiento sufrió una brusca parada el 28 de agosto de 1888, cuando el consejo de ministros, a la vista del informe de la comisión técnica, adjudicó las nuevas construcciones al grupo vasco-británico. Fueron necesarias dos votaciones y el dirigente gaditano Cayetano del Toro presionó para que la construcción de uno de los cruceros fuera transferido a la industria privada, con lo cual los cuatro buques serían repartidos a partes iguales. Aunque el 3 de septiembre siguiente el gobierno ratificó su decisión, sin embargo de algo habían servido las presiones, pues se avino a conceder la construcción de uno de los buques al grupo gaditano. Después llegaron rumores que afirmaban que la cuantía del contrato

<sup>78</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2001). *El nacimiento de una industria. El astillero Vea-Murguía de Cádiz (1891-1903)*, p. 25, Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz.

<sup>79</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. “El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 47, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>80</sup> *Ibidem*, p. 48.

a realizar en Cádiz oscilaría entre 15 y 20 millones de pesetas, frente a los 50 millones asignados a Bilbao, para la construcción de un astillero.

Lo cierto fue que la sociedad de la Factoría Naval Gaditana acabó disolviéndose el 5 de octubre y siete meses después, en mayo de 1889, tres de sus integrantes, los hermanos Vea-Murguía anunciaron la fundación de una nueva empresa más modesta, aunque en los mismos terrenos, con una inversión de cinco millones de pesetas. El 7 de septiembre del citado año salió la convocatoria del concurso público –aunque no por adjudicación directa, como se había prometido– y volvieron a repetirse las medidas de apoyo y presión y las campañas en prensa defendiendo la españolidad tecnológica y financiera del proyecto, frente al carácter hispano-británico del grupo vasco.

En diciembre de 1889, la Diputación Provincial de Cádiz arrendó los terrenos en los que los hermanos Vea-Murguía proyectaban su astillero, cuya sociedad regular colectiva sería legalmente constituida el 21 de enero de 1890 y en febrero siguiente presentó su memoria ante el Ministerio, en la que se preveía dotar a la factoría acorde a las necesidades, como detallamos en la tabla 3.5.

El concurso se falló a favor de la nueva sociedad en marzo de 1890, con un presupuesto de 18.350.000 pesetas para la construcción de un crucero de casi diez mil toneladas. El contrato se firmó el 30 de abril y dieron comienzo las obras, hasta que el 23 de julio de 1891 las autoridades de la época presidieron la colocación simbólica de la primera piedra de la coronación de la grada, a la que se llamó *Andalucía* y en la que tomaría forma su primera construcción.

Hubo que esperar hasta marzo de 1892, casi dos años después de la firma del contrato, para que se procediera a la puesta de quilla del crucero acorazado *Carlos V*, derivado del modelo *Blake* británico, aunque antes se había colocado la quilla del torpedero *Filipinas*, cuyo contrato se había firmado en enero de 1891 y fue, en realidad, el primer buque construido en el citado astillero. También tomaron forma un pequeño yate para disfrute privado y dos pequeños vapores de pasaje.

Tabla 3.5 Características técnicas del dique seco del astillero Vea-Murguía

Eslora total	140 m
Manga	30 m
Calado	10 m
Gradas	Cuatro
Equipamiento	Dos grúas, talleres de forja y almacenes

Fuente: *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*

En junio de 1894 los hermanos Vea-Murguía dieron entrada en la sociedad, como accionista y gerente, al industrial asturiano Florencio Noriega. Con ello se trataba de obtener medios económicos para afrontar la construcción del astillero, después de que a comienzos de 1893 la Diputación Provincial de Cádiz, presidida por Cayetano del Toro, hubiera vendido a los primeros los terrenos sobre los que se asentaba la factoría para que pudieran responder de las tres mil obligaciones de 500 pesetas cada una emitidas en abril de 1892. Esta circunstancia llevó a Cánovas del Castillo a decir en el Congreso de los Diputados, que el precio del crucero acorazado *Carlos V* incluía también la construcción del astillero;<sup>81</sup> Maura había recibido un informe en el que se temía la quiebra de la sociedad antes de que comenzaran a construirse los buques encargados y aunque el político conservador se mostró partidario de rescindir

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 50.

el contrato, el Gobierno, que ya tenía la experiencia de la paralización de Astilleros del Nervión, optó por pedir garantías suplementarias.

De modo que inmersa la sociedad en una crisis económica y problemas técnicos derivados de la dependencia de importar materiales y tecnología del extranjero, llegó la ayuda de Noriega y Compañía, sociedad colectiva fundada en octubre de 1894, aunque sería la incorporación de otro miembro de esta familia, Ignacio Noriega, un indiano que había hecho fortuna en México, lo que permitiría finalizar las obras del crucero acorazado *Carlos V*<sup>82</sup>, convertido en el teórico estandarte de la capacidad de la industria nacional y de la factoría gaditana.<sup>83</sup> Este buque fue botado sin festejos el 12 de marzo de 1895, pues unas horas antes había desaparecido el crucero *Reina Regente*, cuando acudía a los fastos de la puesta a flote, por lo que se convirtió en una jornada luctuosa. La voz popular gaditana lo motejó “Carlos Vsted” y fue entregado en marzo de 1897; el precio final ascendió a 18.350.000 pesetas.<sup>84</sup>

Durante los dos años siguientes, el astillero tenía casi un millar de trabajadores ocupados en las obras de armamento del citado crucero, seis cañoneras y cuatro vapores para el tráfico de la bahía y uso propio del astillero. Tras la entrega del crucero y la terminación de los encargos estatales llegó una oleada de despidos, que hizo presagiar un futuro incierto, sujeto a la obtención de nuevo contratos o la entrada de nuevos capitales. Y, precisamente, llegarían nuevos socios: La Maquinista Terrestre y Marítima, que había fabricado los equipos propulsores del crucero y Vickers Sons & Maxim Co. Ltd., que había suministrado parte del armamento de los nuevos buques de la Armada española y que había mantenido contacto con el astillero gaditano a través de la fábrica de Placencia de las Armas.

De la suma de intereses de las tres empresas nació la sociedad anónima La Constructora Naval Española, fundada el 24 de noviembre de 1898 y con un capital social de diez millones de pesetas, dando comienzo así a la tercera etapa del astillero gaditano. La Maquinista aportó medio millón de pesetas, incluido el pago en acciones de coste de las máquinas de vapor del crucero *Extremadura* y una grúa a vapor – conocida como *machina*– de 100 toneladas de potencia de izada. La sociedad inglesa aportó proyectos, tecnología y armamento de las construcciones “que se esperaba proporcionara el gobierno, con lo que ratificaba así la tradicional política empresarial británica de participar en empresas foráneas a través de los royalties sin aportar capital”.<sup>85</sup>

Sin embargo, los sucesos de 1898 paralizaron el programa naval y las inversiones previstas sufrieron drásticas reducciones. Las obras del crucero *Extremadura*<sup>86</sup>, cuyo contrato se había firmado en abril del citado año, siguieron adelante gracias al aporte de la colonia española en México, pues Ignacio Noriega logró recaudar en aquel país 2,5 millones de pesetas al abrigo de una ola de fervor patriótico. Los trabajos

---

<sup>82</sup> Los hermanos Veá-Murguía aportaron casi medio millón de pesetas y Noriega desembolsó 750.000 pesetas y asumió la gerencia. Razón por la cual, cuando el 10 de mayo de 1895 se procedió a la botadura del buque *Carlos V*, fueron los hermanos Noriega quienes recibieron a las autoridades e invitados.

<sup>83</sup> La mayor parte del acero del casco era de procedencia inglesa, salvo una parte que suministró Duro Felguera. Los blindajes del costado, torres y cubierta protectora fueron fabricados por Atlas Steel; el codaste salió de los talleres William Jessop & Sons; las cadenas y las anclas las había suministrado Hugley & Sons; el servomotor, Emerson, Walker & Thompson; las ametralladoras y dos cañones de tiro rápido llevaban el sello de Vickers & Maxim; la coraza y parte de la artillería y armamento procedían de Krupp. De España sólo tenía las máquinas de vapor de La Maquinista y diez cañones González-Hontoria salidos de la fábrica Portilla, en Sevilla.

<sup>84</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibidem*, p. 68.

<sup>85</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, *ibidem*, p. 48.

<sup>86</sup> En origen iba a llamarse *Colonia Española de México*, luego *México*, *Patria* y *Puerto Rico*, pero cuando fue botado en abril de 1900, el escenario político había cambiado. La recaudación ascendió a 4.964.000 pesetas; la Armada aceptó la donación del buque, ordenó su construcción en abril de 1898 y fue entregado en mayo de 1902. Es de destacar que, en unión del yate real *Girald* y el acorazado *Pelayo*, en 1904 se instaló una estación de TSH a bordo. Para más detalles, véase: SANAHUJA, Vicente. *Crucero protegido de 3ª clase Extremadura* (publicado el 17 de septiembre de 2008 en [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com); consultado el 20 de julio de 2017).

en grada habrían de prolongarse por espacio de cuatro años, de modo que sería botado en abril de 1900 y entregado en agosto de 1902.

En su última etapa, el astillero sobrevivió gracias a los contratos de navieros vascos y gaditanos, aprovechando el auge naviero del momento, representado por la Compañía Bilbaína de Navegación, Vasco-Gaditana de Navegación y Gaditana del Vapor Pedro Luis Lacave. Las dos primeras estaban promovidas por Eduardo Aznar Tutor y de la última formaron parte destacados representantes de la burguesía gaditana; todos ellos entraron a formar parte de la propiedad del astillero, cuya gerencia y presidencia ostentó Aznar a partir de 1901.<sup>87</sup>

Después de la botadura del buque *Pedro Luis Lacave* en febrero de 1903, y a la espera de su entrega, el astillero se encontró abocado al cierre. En Madrid, el presidente del Gobierno, el conservador Francisco Silvela, advirtió de la necesidad de que así sucediera y en 1907 la factoría estaba al borde de la quiebra. Diversos factores habían contribuido a ello, unos de índole empresarial y financiera y otros de carácter tecnológico e incapacidad para captar una demanda privada que reemplazara a los contratos estatales, que se habían terminado en 1902.

Cuando Eduardo Aznar abandonó la presidencia de la empresa, el declive fue cuestión de tiempo. Los resultados obtenidos en las construcciones precedentes no eran una buena tarjeta de presentación. A las vicisitudes del crucero acorazado *Carlos V*, se unió la necesidad de importar desde Escocia los materiales para la construcción del remolcador *Giralda*, contratado por la Junta de Obras del Puerto de Sevilla; el torpedero *Filipinas* no superó las pruebas de mar y después de numerosas reparaciones y arreglos, sólo sirvió como batería de costa en Cuba en 1898.

El astillero realizó 25 construcciones numeradas entre 1891 y 1903, de los cuales los más importantes fueron los buques militares *Carlos V* y *Extremadura* y entre los mercantes destacan cuatro que superaron las dos mil toneladas, cifra considerable para la época, cuyos armadores ya hemos mencionado, así como otros cuatro vapores para el tráfico interior de la bahía e igual número de pesqueros. En 1895 tenía una plantilla de casi mil trabajadores, frente a los 400 de 1891. Del proyecto original de Veá-Murguía sólo se completaron dos gradas, los talleres, el almacén y el edificio de administración, mientras que el dique de carenas quedó inacabado.

### 3.3 ANTONIO LÓPEZ Y CÍA. EL ORIGEN DE COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

#### 3.3.1 EL SIGNO VITAL DE UN INDIANO RICO

Compañía Trasatlántica tiene sus orígenes en la sociedad regular colectiva A. López y Cía., constituida en enero de 1857 en la capital del Reino y en cuya fundación participaron los hermanos Antonio y Claudio López y López, Joaquín Eizaguirre Bailly y Patricio Satrústegui Bris. Los dos últimos eran primos entre sí y todos ellos respondían al arquetipo de indianos que habían hecho fortuna en Santiago de Cuba a través de diferentes negocios.

El liderazgo de la iniciativa empresarial corresponde a Antonio López y López (1817-1883), de origen cántabro.<sup>88</sup> En 1849, estando en Cuba, entró en contacto con el ingeniero Patricio Satrústegui, representante en la Gran Antilla de una firma inglesa de maquinaria agrícola y ambos diseñaron el establecimiento de un servicio regular de cabotaje *cayero* a vapor desde Guantánamo a Santiago de

---

<sup>87</sup> Del consejo de administración formaron parte personalidades de la sociedad gaditana de la época, como Miguel Aguirre, José Luis Lacave y Enrique Mc-Pherson.

<sup>88</sup> Se conocen pocos datos de los primeros años de vida de Antonio López y López, que nació en el seno de una familia humilde, aunque algunos autores, como Francisco de Cossío y Miguel de Asúa han tratado de ennoblecerlo, si bien, como señala Juan A. Díaz Cano, “la veracidad de estas dos afirmaciones parece más que cuestionable”.

Cuba, dando la vuelta completa a la isla, como alternativa ante las deficiencias que entonces tenía la red terrestre insular.<sup>89</sup> El comandante general del Apostadero de La Habana, Francisco Armero y Fernández de Peñaranda –primer personaje realmente influyente en la red político-clientelar de Antonio López–, otorgó la autorización en 1851<sup>90</sup> y la citada línea sería servida por el buque *General Armero*<sup>91</sup>, bautizado así en su honor, construido en Filadelfia (EE.UU.) y en servicio desde abril de 1852, al que se le uniría el vapor *Botafuego*, propulsado por hélice.

Señala el malogrado Carlos Llorca Baus, que la economía cubana en las décadas de 1830 y 1850, había absorbido grandes capitales y se hallaba especializada en la producción de unos cuantos artículos, “lo cual hacía recaer el peso económico en el comercio exterior. Casi todos los artículos (alimenticios, textiles, industriales y tecnológicos), incluida la mano de obra necesaria para las pesadas labores agrícolas debían importarse. De ahí la importancia atípica que desempeñaban los comerciantes en la isla”.<sup>92</sup>

De modo que Antonio López, que había acumulado capital suficiente, poseía la propiedad de varios ingenios y fincas en Santiago de Cuba, parte de ellos adquiridos a precios bajos aprovechando la declaración de una pandemia del cólera morbo y el consecuente pánico extendido entre la población, lo que provocaría una caída generalizada de los precios inmobiliarios en la isla. En 1851 amplió su influencia con la adquisición a nombre de la sociedad López y Hermano, del ingenio *Santa Ana*, propiedad de Ricardo Bell Irady y los cafetales *Soledad* y *Carmen*, con sus respectivas tierras, edificios, máquinas, esclavos<sup>93</sup> –lo que ha sido motivo de descrédito, controversia y polémica– y demás infraestructura, en un precio de 63.000 pesos, cifra muy considerable para la época.

En cuanto al transporte marítimo, a mediados del siglo XIX existía una línea de vapores entre Cádiz y La Habana que era resultado de la insistencia de los gobernadores generales de Cuba, que veían la necesidad de sustituir la red de correos a vela que había mantenido su proyección en la década anterior salpicada de frecuentes incidentes y accidentes, por un nuevo servicio de buques a vapor a cargo de la Armada.<sup>94</sup> En 1850 se procedió a la liquidación del contrato con el Banco de Fomento y Ultramar y los

---

<sup>89</sup> El proyecto contaría con el apoyo de otros hacendados y, especialmente, de la firma Sama y Sotolongo, establecida en La Habana; Manuel Calvo, otra figura destacada en la historia posterior de Trasatlántica y el capitán Domingo Antón Valdés. En marzo de 1850 Antonio López presentó la solicitud de concesión de la línea, que el citado comandante general del Apostadero de La Habana entre 1848 y 1851 autorizaría en la fecha señalada. Las relaciones entre ambos debieron ser notables, pues un hermano de éste, Ramón Armero Fernández de Peñaranda, aparece como socio comendatario de A. López y Cía. entre 1851 y 1863.

<sup>90</sup> No existe acuerdo en la fecha de concesión de la línea. González Echegaray y Garay Unibaso la sitúan el 5 de marzo de 1851; y Molina Font lo fija el 2 de marzo de 1850.

<sup>91</sup> Construcción nº 58 del astillero William Cramp & Sons Shipbuilding Co., Filadelfia (EE.UU.), que no Ambrose W. Thomson, como figura, erróneamente, en diversas fuentes. El citado personaje aparece vinculado a la sociedad Filadelfia & Atlantic Steam Navigation Co. y a mediados del siglo XIX estaba en La Habana interesado en el establecimiento de una línea comercial entre el puerto de la capital cubana y Nueva Orleans. Es posible, aunque no está demostrado, que fuera intermediario en el contrato para la construcción del buque *General Armero*, pues éste tenía su residencia en Filadelfia. Del contrato y armamento del buque de casco de madera se ocuparía Patricio Satrustegui, pues sus conocimientos técnicos y dominio del inglés así lo acreditan, figurando como propietarios Antonio López y Hermano. Figura entre los primeros buques de bandera española propulsados por hélice y, además del servicio postal y cabotaje, al parecer, estuvo dedicado también al tráfico de esclavos, episodio que ensombrece la proyección social de Antonio López en su primera etapa. El buque *General Armero* se perdió en diciembre de 1853.

<sup>92</sup> LLORCA BAUS, Carlos (1990). *La Compañía Trasatlántica en las campañas de ultramar*, p. 18, Ministerio de Defensa, Madrid.

<sup>93</sup> Para más detalle sobre este asunto, véase: DÍAZ CANO, Juan Antonio (2017). *Compañía Trasatlántica 1881-2014. Luces y sombras de la compañía*, pp. 18-20, Real Liga Naval española (es el estudio más reciente y menos apasionado y politizado sobre el asunto).

<sup>94</sup> El movimiento del tráfico portuario del puerto de Cádiz puede consultarse en el *Diario Marítimo de la Vigía*, que se conserva encuadrado en tomos anuales en la Biblioteca de Temas Gaditanos, en adelante BTG y cuyo primer número apareció en agosto de 1821.

siete veleros entonces a su servicio<sup>95</sup> fueron sustituidos por cuatro vapores, dos de nueva construcción<sup>96</sup> y dos adquiridos de segunda mano<sup>97</sup> en Inglaterra con los que se abrió una nueva etapa en el servicio postal, que habría de tener escasa continuidad, debido a los frecuentes problemas de los primeros años del vapor y las quejas de los pasajeros por el rigor de las órdenes militares a bordo y, aunque se consiguió reducir la duración del viaje a una media de 23 días, el resultado fue ruinoso para las arcas públicas.

En 1854 el servicio salió de nuevo a subasta y fue adjudicado el 7 de marzo del citado año a Compañía Trasatlántica de Vapores Españoles, resultado de la oferta que la firma comercial cubana Zangroniz Hermanos y Cía. había ofertado al Estado para el establecimiento de una línea regular de vapores con salidas desde El Havre (Francia), Liverpool (Inglaterra) y Vigo hacia Puerto Rico y Cuba. El contrato constaba de 26 puntos en el que figuraba una dotación de ocho vapores de primera clase de entre 1.200 y 2.100 toneladas de registro y una subvención estatal de 28.000 pesos por cada viaje. Para facilitar el establecimiento de la línea, la Junta de Fomento de Cuba concedía un millón de duros, así como exenciones arancelarias para la importación de sus buques, diques de la Armada gratuitos para los carenados y otras facilidades que le permitirían el ahorro de unos seis millones de reales anuales. La ausencia de un concurso público fue motivo de enconada crítica en la prensa de la época debido a la sospecha de corrupción política; los problemas técnicos y financieros afloraron muy pronto, pues en agosto de 1855 el ministerio de Ultramar denunciaba a la Compañía Trasatlántica de Vapores Españoles ante el ministerio de Marina debido a los reiterados incumplimientos; denuncia que volvería a repetir al menos en otras dos ocasiones, de suerte que en abril de 1856 el Gobierno rescindió el contrato y la concesionaria perdió la fianza depositada de medio millón de reales.<sup>98</sup>

Liquidada la sociedad Antonio López y Hermano<sup>99</sup>, Antonio López regresó en 1853 a España huyendo de una nueva pandemia de cólera morbo extendida por la isla y atraído por el desarrollo del negocio ferroviario, que desde 1837 estaba implantado en Cuba.<sup>100</sup> A su regreso a la madre patria, como señala Juan A. Díaz Cano, Antonio López se “encuentra un país que inicia un lento despegue industrial tras haber cerrado en falso dos guerras carlistas y haber maniatado la economía española a las consecuencias del imperante proteccionismo arancelario. Será precisamente este proteccionismo el caldo de cultivo donde arraigue la futura fortuna del futuro marqués de Comillas”.<sup>101</sup>

---

<sup>95</sup> Se trataba de las fragatas *Unión*, *Hispano-Cubana*, *Francisco de Paula*, *Ultramar*, *Emilia Luchana* y *Nuestra Señora del Carmen*.

<sup>96</sup> Los dos primeros, de nueva construcción a cuenta de un empréstito de 300 millones de reales y de ruedas de paletas, recibieron los nombres de *Don Fernando el Católico* y *Doña Isabel la Católica*. El primero se perdió por accidente de mar el 2 de enero de 1856 en el arrecife Cobarrubias, Nuevitás (Cuba).

<sup>97</sup> Estos buques, llamados *Caledonia* e *Hibernia*, fueron adquiridos de segunda mano a la sociedad British & North American Royal Mail Steam Packet Co., predecesora de Cunard. El 18 de septiembre de 1850 llegó a Cádiz en loor de multitud. En 1851, abanderado en España, realizó tres viajes redondos y en el cuarto se perdió en las proximidades de La Habana. El segundo, construido en el astillero Robert Steele, Greenock, en 1843, podía alojar a 110 pasajeros y cargaba 200 toneladas. Fue rebautizado *Habanero* y se perdió el 25 de noviembre de 1858, con trágico saldo de 66 tripulantes muertos (GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael. “Doce cunarders españoles”. *Revista General de Marina*, julio 1966, pp. 680-682).

<sup>98</sup> GARAY UNIBASO, Francisco (1987). *Correos marítimos españoles*, Vol II, pp. 144-153, ed. Mensajero, Bilbao.

<sup>99</sup> En el momento de la disolución, los porcentajes eran los siguientes: Antonio López (50%), Claudio López (20%), Andrés Brú (20%) y Patricio Satrústegui (10%).

<sup>100</sup> Las obras del tramo Garcín-Bejucal, correspondiente a la línea La Habana-Guines, habían comenzado en 1835 y el servicio fue inaugurado en noviembre de 1837; razón por la cual ostenta el honoroso título histórico de ser el primer ferrocarril español e iberoamericano. Es decir, como destaca LLORCA BAUS, en su obra citada, que se produjo once años antes del primer tramo en la península, entre Barcelona y Mataró.

<sup>101</sup> DÍAZ CANO, Juan Antonio (2017), *ibidem*, p. 22. El fenómeno proteccionista se había iniciado en España en 1849 cuando Bravo Murillo accedió al ministerio de Hacienda y, mediante orden de 5 de octubre del citado año, impuso una nueva normativa arancelaria al respecto. Entre 1851 y 1856 se produjeron ligeras reformas del arancel que apenas tuvieron incidencia sobre la economía española; espacio de tiempo que Antonio López aprovecharía para la liquidación de sus negocios en Cuba y proyectar nuevas oportunidades en suelo peninsular.

La ley de Ferrocarriles de 1855, de la que se derivó la construcción de la línea Almansa-Alicante, promovida por el marqués de Salamanca con el apoyo de la banca francesa e inaugurada en enero de 1858, en un recorrido total de 445 kilómetros en 17 horas y la experiencia del ferrocarril cubano, suscitaron la llamativa idea en nuestro protagonista de organizar una línea de vapores entre Alicante y Marsella, uniendo ambos puertos a través de las conexiones ferroviarias con Madrid y París. El servicio marítimo tendría una función paralela consistente en vincular el eje del Mediterráneo español partiendo desde Cádiz, donde embarcaban pasajeros y mercancías procedentes de América, escalas en Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona.

### 3.3.2 ANTONIO LÓPEZ Y CÍA.

Sería precisamente el historiador alicantino Carlos Llorca Baus quien en 1990 esclareció la constitución de la sociedad Antonio López y Compañía, hasta entonces confusa.<sup>102</sup> El establecimiento de la nueva línea Cádiz-Málaga-Alicante-Barcelona-Marsella sería motivo de un prolongado enfrentamiento con el poderoso comerciante, naviero y político valenciano José Campo Pérez (1814-1889), interesado asimismo en el desarrollo ferroviario y portuario de la región.<sup>103</sup>

La sociedad A. López y Cía. tuvo su primer domicilio social entre marzo de 1857 y octubre de 1868 en Alicante. A finales de mayo del citado año se celebró la inauguración oficial del ferrocarril Madrid-Alicante con la asistencia de la reina Isabel II y para entonces la compañía tenía tres buques recién entregados –dos de ellos construidos en el astillero Denny, Dumbarton, iniciándose a partir de entonces una larga relación–, que recibieron los nombres de *Alicante*, *Madrid* y *Marsella*; este último había sido adquirido de segunda mano y los tres llegaron al puerto alicantino donde se procedería a su abanderamiento y pruebas de mar en presencia de las autoridades de Marina poco antes de los fastos citados. De hecho, como colofón de la visita, la reina embarcó en el primero de ellos y realizó un viaje hasta cabo Huertas, mientras los políticos regionales reclamaban mejoras en las infraestructuras portuarias, tales como atraques y el dragado y más medios técnicos.

Durante esta etapa se produjeron dos hechos importantes, que habrían de tener consecuencias en el futuro. Tras el fracaso en 1856 de la gestión de Compañía Trasatlántica de Vapores Españoles, el Gobierno convocó un nuevo concurso para el traslado de la correspondencia entre la Península y las Antillas, que fue fallado el 3 de febrero de 1859 y declarado desierto, a pesar de que se habían presentado cinco propuestas. El otro hecho importante se refiere a la guerra de África y la actualización tecnológica que ello produciría en la Armada, especialmente a partir del segundo mandato del ministro de Marina, Mariano Roca de Togores y Carrasco, primer marqués de Molíns, entre 1853 y 1854, en el que llegó a poseer 90 buques en servicio y asumió la llegada del vapor con la construcción de las fragatas *Blanca*, *Berenguela* y *Petronila*. Cuando O' Donnell accedió por segunda vez el poder en junio de 1858, fue José Mac Crohon y Blake quien ocupó la cartera de Marina y revitalizaría los planes navales de una forma espectacular al conseguir un crédito de 112 millones de reales para el desarrollo de una flota, que en 1861 tenía 143 buques en servicio y otros 18 en construcción.<sup>104</sup>

En Alicante no residía ninguno de los cuatro gerentes de la sociedad A. López y Cía., pues el accionista principal, Antonio López, estaba en Barcelona, por lo que sería un empleado de la máxima confianza, Eliso de Olalde, el encargado de administrar la gestión cotidiana de la empresa a partir de 1860. Este

<sup>102</sup> El 11 de enero de 1857 quedó legalmente constituida en Madrid con un capital de un millón de reales, ante el notario Sebastián Carbonell; tendría su sede central en Alicante y delegaciones en Cádiz, Barcelona y Marsella. Además de los hermanos Antonio (40%) y Claudio López y López (10%), figuran también Carlos Eizaguirre (25%), Joaquín Eizaguirre (10%), Patricio Satrústegui (7,5%) y Joaquín Satrústegui (7,5%).

<sup>103</sup> Para más detalles, véase: LLORCA BAUS, *ibídem*, pp. 23-25.

<sup>104</sup> LLORCA BAUS, *ibídem*, p. 27.

personaje era cuñado de los hermanos Patricio y Joaquín Marcos Satrústegui, tras su matrimonio con su hermana Bernarda,<sup>105</sup> de modo que los vínculos familiares jugarían un papel determinante en el control de la empresa y de las que habrían de fundarse en el futuro.

Antonio López había ayudado generosamente al Gobierno y a la Marina en la campaña de la guerra de África, tras el estallido del conflicto en octubre de 1859, momento en el que, por primera vez en la historia militar española, el transporte masivo de tropas se efectuó en buques de vapor. Una parte de los 40.000 efectivos desplazados llegaron a bordo de siete goletas de hélice que el gobierno de O' Donnell había adquirido en Inglaterra y otra parte en buques mercantes fletados para la ocasión, en la que, además de la flota propia, Antonio López se hizo cargo, al menos, del fletamento de otros ocho<sup>106</sup> tras la firma de la paz el 26 de marzo de 1860.

Todo parece indicar que esta acción le sería recompensada desde las altas instancias del poder cuando, debilitada la línea Alicante-Marsella, Antonio López intentó conseguir el servicio postal con las Antillas y tras una primera subasta adjudicada al grupo conocido como “los catalanes”<sup>107</sup>, el 10 de septiembre de 1861 se produciría una segunda subasta, alzándose A. López y Cía. con el contrato al ofertar una cantidad inferior por viaje redondo. Aunque la duración era de solo cinco años, más dos de prórroga y debía comenzar a comienzos de 1862, su cumplimiento provocó cambios en la estructura de la sociedad<sup>108</sup> y la ampliación de la flota, pues el pliego de condiciones era estricto y el cruce del Atlántico precisaba de buques de porte adecuado.

Entre tanto, finalizada la guerra de África, Patricio Satrústegui<sup>109</sup> adquirió en Amberes (Bélgica) en nombre de la sociedad dos buques procedentes de la liquidación de la Société Transatlantique Belge en un precio de 650.000 francos. Problemas fiscales y retrasos administrativos en los trámites para el abanderamiento de ambos provocaría que López acudiera en persona ante la reina Isabel II, quien dispuso que se procediera en consecuencia sin mayor demora<sup>110</sup>; lo cual constituye un ejemplo demostrativo del nivel de influencia clientelar que había conseguido nuestro protagonista.

La flota se incrementó con la adquisición de otros cinco buques procedentes de la citada liquidación. El lote se complementaba con la incorporación en octubre de 1861 de un octavo buque y así comenzó la aventura americana de A. López y Cía. con dos salidas mensuales (los días 10 y 25) desde el puerto de Cádiz y escalas en Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico y La Habana (con salidas programadas para los días 15 y 30 de cada mes) y escalas en Vigo y Cádiz. En la tabla 3.6 detallamos la relación completa de éstos.

---

<sup>105</sup> La sede abrió sus puertas en el número 15 de la calle Bailén, ocupando todo el inmueble, en el que residirían Eliso de Olalde, Joaquín Eizaguirre, Patricio Marcos Satrústegui y a partir de 1864 Claudio López y López, hermano de Antonio. Esta situación se mantendría por espacio de nueve años, hasta el traslado a Barcelona.

<sup>106</sup> Según PLANAS PALOU (*Buques de la Trasatlántica en servicios de guerra*, p. 6, Servicio de Publicaciones de Compañía Trasatlántica, Madrid 1965) fue el caso de los buques *Pelayo*, *Duero*, *Tharsis*, *Wifredo*, *Cid*, *Cataluña*, *Barcelona* y *América*, que embarcaron y repatriaron tropas desde los puertos de Cádiz, Alicante, Barcelona, Vigo, La Coruña y Santander.

<sup>107</sup> Del que formaban parte la S.A. Navegación e Industria, Bofill y Martorell y Pablo M<sup>a</sup> Tintoré, director de Líneas de Vapores Tintoré.

<sup>108</sup> En el capital social de A. López y Cía. entraron García Álvaro, Roiz de la Parra, Sánchez Movellán, la familia Calderón y la banca Mitjans.

<sup>109</sup> Algunos autores sitúan a Patricio Satrústegui Bris como un indiano enriquecido representante en Cuba de una firma de maquinaria británica. Otros le señalan como ingeniero y otros como destacado comerciante. Nació en 1823 en San Sebastián y llegó a Cuba en 1840, cuando tenía 17 años. Si ello fuera así y considerando que difícilmente pudo haber cursado estudios de ingeniería, no parece muy creíble atribuirle tales conocimientos. Parece más lógico, como señala Juan A. Díaz Cano, que se tratase de un indiano rico a través del comercio. De regreso a la Península, en 1860 casó con Georgina Barrié Labrós y su vida profesional discurrió estrechamente asociada con Antonio López. Por real decreto de 4 de diciembre de 1876 se le concedió el título de barón de Satrústegui y falleció el 8 de mayo de 1888 en Barcelona.

<sup>110</sup> LLORCA BAUS, *ibidem*, p. 31.



Los inicios estuvieron plagados de diversas averías, incidencias, sanciones por incumplimientos que luego serían revocadas y la pérdida del buque *Cantabria* en marzo de 1862 en aguas de San Sebastián de La Gomera. Sin embargo, la experiencia de trabajar con buques de segunda mano de dudosa calidad y costoso mantenimiento determinó la decisión de contratar con el astillero Denny la construcción de los buques *Infanta Isabel* y *Príncipe Alfonso*, incorporados en 1863.

La estampa marinera era la clásica de la época, “esto es, casco cliper –proa de violín con bauprés y popa de bovedilla–, aparejo de tres palos y breve superestructura, con una eslora de unos 250 pies. En definitiva, *barcos-tipo* del momento, cuyas más de 3.500 toneladas de desplazamiento representaban una capacidad de transporte de casi ochocientos pasajeros, tres cuartas partes de ellos en clase emigrante”.<sup>111</sup> En la tabla 3.7 relacionamos las principales características de los buques que referimos.

A partir de 1861, cuando A. López y Cía. consiguió el contrato oficial para el transporte del correo y de tropas militares a las Antillas, el puerto de Cádiz se convirtió en la base principal de operaciones y su primer consignatario fue la firma Abarzuza Hermanos<sup>112</sup>, aunque poco después se creó la sociedad A. López y Cía., de idéntico nombre a la naviera y con personalidad jurídica diferenciada, al frente de la cual se situó José Andrés Fernández Gayón, primo segundo de Antonio López y socio suyo en Santiago de Cuba.<sup>113</sup> Fallecido éste en enero de 1867, correspondió sucederle a su cuñado Carlos Barrié Labrós, de modo que se aprecia la importancia de la red familiar en el control de la empresa. En 1878 le sucedería Manuel Eizaguirre Bravo, hijo de Joaquín Eizaguirre, uno de los fundadores de A. López y Cía. y en mayo de ese mismo año se incorporaron dos nuevos socios: Claudio López Brú, hijo de Antonio López y Joaquín del Piélago, yerno de éste, que aportaron su capacidad profesional.

Tabla 3.6 Relación de buques adquiridos para el contrato postal de 1861

Nombre	Antecedentes	Año const.	Tonelaje	Pasajeros
<i>París</i>	<i>Lisbonne</i>	1857	799	300
<i>Ciudad Condal</i>	<i>Río de Janeiro</i>	1857	799	300
<i>Cantabria</i>	<i>Belgique</i>	1855	1.600	600
<i>Canarias</i>	<i>Constitution</i>	1854	1.600	600
<i>España</i>	<i>Congress</i>	1856	1.600	600
<i>Santo Domingo</i>	<i>Leopold I</i>	1857	1.600	600
<i>Isla de Cuba</i>	<i>Duc de Brabant</i>	1856	1.600	600
<i>Puerto Rico</i>	<i>Vigo</i>	1855	1.623	600

Fuente: LLORCA BAUS, Carlos (1990). La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar.

Tabla 3.7 Buques *Infanta Isabel* y *Príncipe Alfonso* (1863) y *Antonio López* (1866)

Nombre	TRB	Eslora	Velocidad	Pasajeros
<i>Infanta Isabel</i>	1.932	85 m	12,5 nudos	250
<i>Príncipe Alfonso</i>	1.932	85 m	12,5 nudos	250
<i>Antonio López</i>	1.970	85 m	12,5 nudos	783

Fuente: *The Denny List*. Part Two. Nº 115 Greenwich

<sup>111</sup> LOPERA, Antonio (2015). *Arquitecturas flotantes*, p. 132, Fundación Juanelo Turriano, Madrid.

<sup>112</sup> Razón social fundada en los años treinta del siglo XIX en La Habana por los hermanos Fernando y José de Abarzuza. A mediados de la década de 1840 se instalaron en Cádiz, donde mantuvieron la actividad mercantil relacionada con el comercio marítimo.

<sup>113</sup> José Gayón casó con Marta Barrié Labrós. En 1881, una de las hijas del matrimonio Gayón Barrié, María, casó en Barcelona con Claudio López Brú y se convirtió en la segunda marquesa de Comillas.

Como corresponde a una empresa naviera de su importancia, A. López y Cía. dispuso de una red de firmas consignatarias en todos los puertos donde hacía escala, para lo cual los gerentes otorgaron poderes a las respectivas firmas mercantiles y en los puertos de cabecera y en algunas de las escalas principales, decidieron comanditar a las empresas elegidas, eligiendo para ello redes comerciales en las que pesaba tanto la aportación de capital comanditario como la influencia de vínculos personales. Un ejemplo lo encontramos en el puerto de Santander, donde A. López y Cía. selló una alianza con el armador local Ángel Bernardo Pérez.<sup>114</sup>

Además de su arraigo personal, a partir de 1861 Cuba tuvo siempre una importancia notable para A. López y Cía. por tratarse del destino final de la línea oficial trasatlántica. En Santiago de Cuba delegó la representación en la firma J. Bueno y Cía., de la que formaba parte como sociedad en comandita; en el caso de La Habana, A. López y Cía. se asoció con Samá Sotolongo y Cía.<sup>115</sup>, una de las firmas mercantiles más notables de la época en la capital cubana.

En noviembre de 1865, después de cinco subastas desiertas, A. López y Cía. obtuvo la adjudicación del servicio postal con los puertos del golfo de México, con una subvención de diez mil escudos por viaje para la línea La Habana-Veracruz-Sisal y La Habana-Baracoa-Santiago-Mayagüez, con una dotación de nueve mil escudos. En una estrategia para evitar previsibles dificultades, López solicitó el traspaso de la línea entre Cuba y Puerto Rico a su paisano Ramón Herrera, que se había asociado con Sampelayo, Pardo y Cía., reservando para la línea de Veracruz el servicio de los buques *París* y *Ciudad Condal*.

En 1867 el domicilio social de A. López y Cía. se trasladó a Barcelona, a donde llegó también Eliso de Olalde, llamado por Antonio López<sup>116</sup>, a pesar de que entonces el puerto de la capital catalana apenas tenía importancia para la actividad de la compañía naviera; ello lo demuestra el hecho de que no disponía de una infraestructura propia y que de las gestiones se ocupaba la firma D. Ripol y Cía., entonces una de las principales firmas consignatarias de aquella ciudad. Sin embargo, se había producido un hecho determinante, pues a finales de 1866 el contrato postal llegaba a su final y el Gobierno acordó prorrogarlo por un año, con fecha de vencimiento en enero de 1868, contestando la dirección de la naviera que preferiría que la prórroga fueran por dos años, dado el quebranto económico que ello le causaría.<sup>117</sup>

Durante este periodo de prórroga, el Gobierno planificó las bases de un nuevo contrato por un periodo de siete años en el que se exigirían 24 viajes redondos anuales en la línea Cádiz-La Habana con un servicio de ocho buques. La subvención estatal ofertada ascendía a 58.000 escudos por cada viaje y así se llegó al 15 de febrero de 1867, en que se presentaron las ofertas de seis licitadores y el contrato fue adjudicado a Charles Mitchell, aunque impugnado por alguno de los presentes, se le advirtió de que debía disponer de cuatro buques antes de diciembre siguiente. Sucedió que el adjudicatario no pudo

---

<sup>114</sup> Ángel B. Pérez había emigrado en su juventud a Cienfuegos (Cuba) y allí compartió negocios con sus paisanos Antonio y Claudio López. Según RODRIGO (2000), la firma Antonio López y Hermano, con sede en Santiago de Cuba, solía enviarle esclavos para que su paisano los vendiese después en Cienfuegos, repartiéndose los beneficios de la operación. En 1853 Ángel B. Pérez regresó a Santander, donde fundó la sociedad Pérez y García. En 1861 contrajo matrimonio con Carolina Eizaguirre, hermana de dos de los socios fundadores de A. López y Cía. En 1873, cuando el puerto de Santander se incorporó a la red de la línea trasatlántica, Ángel B. Pérez acordó con sus cuñados y los hermanos López una reforma de su empresa en la que A. López y Cía. se incorporaba como socios comanditarios con un 24% del margen de beneficios.

<sup>115</sup> Esta empresa fue fundada en 1832 a iniciativa de los hermanos Salvador, Juan y Jaime Samá Martí, a quienes en 1858 se sumó Pedro Sotolongo. Al fallecimiento de Salvador Samá, los gerentes de A. López y Cía. se incorporaron como socios capitalistas a la sociedad Samá Sotolongo y Cía., mediante la aportación en 1868 de 250.000 pesetas, cifra que en 1876 había alcanzado 1.250.000 pesetas.

<sup>116</sup> Desde el principio quedó claro que el control de la empresa estaba en manos de Antonio López. A la firma de los primeros estatutos, en 1857, todos los socios, comanditarios y gerentes, reconocieron la autoridad de López y su liderazgo en la iniciativa de los negocios. Cuando el domicilio social se trasladó en 1868 a Barcelona, éste reforzó el control sobre la compañía y para ello se produjo una reforma de la escritura social en la que no se ponían límites al poder de Antonio López.

<sup>117</sup> LLORCA BAUS, *ibidem*, p. 34.

cumplir con lo estipulado en el pliego de condiciones y trató de buscar una salida negociada con Antonio López para comprarle alguno de sus buques; sin embargo, la negativa de éste y las exigencias del Gobierno para aclarar la situación, fueron causas determinantes para la rescisión unilateral. Razón por la cual sería convocado un nuevo concurso al que sólo se presentaría A. López y Cía. con la petición de una subvención de 59.000 escudos por viaje redondo y la aportación de seis buques, cuya relación detallamos en la tabla 3.8.

Tabla 3.8 Relación de buques aportados al contrato de 1868

Nombre	TRB	Eslora	Velocidad	Pasajeros
<i>Infanta Isabel</i>	1.932	85 m	12,5 nudos	250
<i>Príncipe Alfonso</i>	1.932	85 m	12,5 nudos	250
<i>Isla de Cuba</i>	1.600	85 m	12,5 nudos	600
<i>España</i>	1.600	85 m	12,5 nudos	600
<i>Santander</i>	1.850	85 m	10 nudos	600
<i>Isla de Puerto Rico</i>	1.623	82,90 m	11 nudos	600

Fuente: *The Denny List*. Part Two. N° 115 Greenwich

El contrato fue adjudicado provisionalmente en enero de 1868 y a continuación el Gobierno convocó un nuevo concurso con una duración de diez años, cuya subasta se realizaría el 14 de abril siguiente, con la presentación de dos ofertas, una de José Ferrer y Vidal (69.999 escudos) y otra de Antonio López (67.000 escudos), que fue declarada desierta. La situación provocó una gran desesperación en el Gobierno, de modo que el ministro de Ultramar, Carlos Marfori y Vallejas, el mismo día de la subasta fallida intentó cerrar el contrato con Antonio López por 59.000 escudos, de acuerdo con el último pliego de condiciones; pero el naviero cántabro rechazó la propuesta y al día siguiente contraoferta 60.500 escudos, lo que fue aceptado mediante real orden de 16 de abril de 1868, cuya vigencia se extendería hasta el 30 de octubre de 1878.

El derrocamiento de Isabel II en septiembre de 1868, tras el triunfo del movimiento revolucionario denominado *La Gloriosa*, trajo a la España decimonónica una convulsa etapa política de seis años, incluida la Primera República, cuya incertidumbre afectó también al sector naviero, que se vio afectado por la abolición del derecho diferencial de bandera, instrumento proteccionista que se había establecido a favor de éstos. Antonio López, declarado monárquico, apenas vio afectado su desarrollo empresarial, pues los sucesivos dirigentes gubernamentales respetaron los acuerdos precedentes. Y ello pese a que era conocida la vinculación del naviero cántabro –entonces ya instalado entre los más importantes del contexto nacional– en los intentos para reponer al monarca Alfonso XII, hasta el punto de que hubo de acogerse a un corto y prudente exilio en Toulouse en evitación de males mayores.<sup>118</sup> El periodo revolucionario se inició con un gobierno provisional por el general Serrano que impuso una constitución de corte liberal, en cuyo desarrollo nació un nuevo arancel librecambista promovido por el ministro Laureano Figuerola, titular de la cartera de Hacienda.

La abolición del derecho diferencial de bandera<sup>119</sup> impuesto por Figuerola trajo un aire fresco para las expectativas de los navieros y armadores españoles, pues ello supondría un incremento del comercio de

<sup>118</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>119</sup> El derecho diferencial de bandera remonta sus orígenes a 1705, año en el que la Junta de Comercio reservó para los buques españoles la exportación de productos nacionales. Mediante decreto de 31 de agosto de 1841, firmado por el general Espartero, ratificó dicho derecho y fijó ventajas y estímulos a la construcción naval española y, al mismo tiempo, establecería el monopolio de los navieros españoles sobre el tráfico ultramarino americano. En 1851, 1852 y 1853 se produjeron algunas modificaciones liberalizadoras que permitieron la importación de buques de vapor. En 1865 el Gobierno planteó la posibilidad de abolir el

importación con países como Inglaterra, Francia y EE.UU. y de exportación con Cuba, que se verá refrendado por una mayor presencia de la bandera española en esos tráficos; lo cual permitiría, además, que pudieran adquirir sus barcos en el extranjero, principalmente en Inglaterra, favoreciendo así el rejuvenecimiento de la flota mercante española.

La llegada de la Restauración borbónica en 1874 supondrá para Antonio López un respaldo a su carrera como naviero y sus ansias de ascenso social, que había alcanzado uno de sus objetivos cuando en 1871 su hija mayor, Luisa López Brú, contrajo matrimonio con Eusebio Güell<sup>120</sup>, distinguido representante de la burguesía catalana de la época.

La corriente independentista que acontecía en la Gran Antilla alcanzó uno de sus puntos culminantes con el grito de Yara, en octubre de 1868, considerado el punto de partida de la conocida como Guerra de los Diez Años. Carlos Manuel de Céspedes había dado a conocer en una reunión celebrada en el ingenio *La Demajagua*, próximo a la ciudad de Manzanillo, el Manifiesto de la Junta Revolucionaria de Cuba, que pretendía la independencia basada en la igualdad entre todos los hombres, blancos y negros, cubanos y españoles, que había defendido el sacerdote Félix Varela en la abolición de la esclavitud.

Sería una guerra larga, de baja intensidad y de un continuo desgaste para las tropas españolas, cuya base estaba nutrida con el esfuerzo de soldados procedentes de las clases más humildes de la sociedad. La guerra se extendió hasta 1878 y se cerró en falso mediante la Paz de Zanjón, con unas pérdidas humanas de unos cien mil hombres. Una década en la que de forma exclusiva los barcos de Antonio López transportaron material bélico y soldados a suelo cubano, todo ello facturado al margen del contrato oficial firmado con el Estado.<sup>121</sup>

Sin embargo, sería a partir de 1876, coincidiendo con las dificultades que el Gobierno tenía para la financiación de una nueva expedición militar a Cuba, cuanto Antonio López puso en marcha lo que Díaz Cano considera “un planificado proceso de paulatina vampirización del Estado”, con la creación del Banco Hispano Colonial, fundado el 30 de octubre del citado año en Barcelona. Es decir, ante los problemas financieros y presupuestarios del ejecutivo de Cánovas para atender las necesidades que reclamaba Cuba, Antonio López diseñó la idea de un banco hecho a la medida que aliviara en parte los problemas económicos del gobierno nacional y para ello, recién constituido le prestó 25 millones de pesetas.

Antonio López ostentó la presidencia del Banco Hispano Colonial hasta el momento de su fallecimiento en 1883, momento en el que pasó a su hijo Claudio, que la mantendría, asimismo, hasta 1925, en que se produjo su deceso. Esta ayuda tan explícita al Gobierno y la manifiesta devoción monárquica de su promotor fue generosamente recompensada con la concesión de importantes condecoraciones, caso de las grandes cruces de Carlos III e Isabel la Católica (1864), el marquesado de Comillas (1878) y Grandeza de España (1881), lo que le proporcionaría acceso directo al Senado. El Banco se convirtió en

---

derecho diferencial de bandera, aunque de las consultas realizadas, se decidió su paralización (DÍAZ CANO, Juan A. (2012). *Marina Mercante española (1868-1995)*, p. 42, Real Liga Naval Española, Madrid).

<sup>120</sup> Nacido en Barcelona el 15 de diciembre de 1846, estudió Derecho, Economía y Ciencias en Barcelona, Francia e Inglaterra. Entre sus iniciativas empresariales destaca la creación de la Compañía General de Asfaltos y Cementos Portland Asland. Figura en los consejos de administración del Banco Hispano Colonial, Compañía Trasatlántica, Compañía General de Tabacos de Filipinas y Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Tuvo, además, una proyección política como concejal del ayuntamiento de Barcelona, senador del Reino y fundador del movimiento catalanista *Renaixanca* vinculado a la Lliga Regionalista. Alfonso XIII le concedió el título de conde de Güell en octubre de 1910, correspondiéndole la familia Güell con el obsequio del palacio de Pedralbes, utilizada como residencia veraniega por los reyes. Destaca, asimismo, su intensa relación con el arquitecto Gaudí.

<sup>121</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 33. Entre noviembre de 1868 y septiembre de 1871 fueron promulgados ocho reales decretos por los que se regula el transporte de efectivos.

el abanderado de todas las operaciones mercantiles y financieras de los dos primeros marqueses de Comillas y está presente en la creación de empresas y sociedades mercantiles de diverso signo.

### 3.3.3 EVOLUCIÓN DE LA FLOTA (1862-1881)

En el periodo comprendido entre 1862 y 1881, la flota de A. López y Cía. experimentó algunas novedades importantes. Los buques *Marsella*, *Madrid* y *Alicante* causaron baja entre 1872 y 1874, siendo vendidos a los armadores Jiménez y Ayala y Ramón Herrera, de Cuba, respectivamente; en 1871 había causado baja el buque *París*, suponemos por desguace. En 1866 el buque *Santo Domingo* pasó a llamarse *Santander* y en 1871 sería vendido a Inglaterra. En 1868 los buques *Príncipe Alfonso* e *Infanta Isabel* pasaron a llamarse *Guipúzcoa* y *Comillas* y la flota se incrementó con la adquisición de los buques *Méndez Núñez*, en 1870 y *Santander (2º)*, en 1872. En 1875 se produjo la incorporación de cinco buques, cuatro de segunda mano y uno de nueva construcción, cuya relación se detalla en la tabla 3.9.

Por accidentes de mar se perdieron los siguientes buques: *Cantabria*, el 5 de marzo de 1862, en la bahía de San Sebastián de La Gomera; *Ciudad Condal*, el 12 de agosto de 1867, cerca de Veracruz (México); *Canarias*, el 3 de octubre de 1871, cuando navegaba en las proximidades de Santa María (Azores); e *Isla de Cuba*, el 1 de mayo de 1877, cerrado en niebla cerca de Suances.<sup>122</sup>

Cuando el contrato del transporte postal a Cuba estaba próximo a su vencimiento, el 27 de diciembre de 1877 el Gobierno publicó el pliego de condiciones para el próximo, con una duración de diez años y una subvención de 100.000 pesetas por viaje redondo. El documento exigía la disposición de una flota de doce buques de un mínimo de dos mil toneladas de registro y que estuvieran abanderados en España; habrían de mantener una velocidad de 11 nudos con buen tiempo y deberían realizar tres expediciones mensuales desde la Península e igual número desde Cuba. Además, estarían artillados y los ofertantes depositarían una fianza de 250.000 pesetas.

Tabla 3.9 Relación de los buques adquiridos por Trasatlántica en 1875

Nombre	Antecedentes	Año const.	TRB	Pasajeros
<i>Coruña</i>	<i>Marqués de Núñez</i>	1872	1.843	1.100
<i>Gijón</i>	<i>Pedro F. Pidal</i>	1872	2.110	1.000
<i>Habana</i>	<i>Ernst Moritz Arndt</i>	1873	2.678	1.200
<i>Ciudad Condal</i>	<i>Washington</i>	1873	2.597	1.200
<i>Alfonso XII</i>	---	1875	2.743	1.333

Fuente: DÍAZ CANO, Juan Antonio (2017). *Compañía Trasatlántica 1881-2014*.

Al concurso se presentaron tres ofertas: Olano, Larrinaga y Cía., marqués de Campo y Antonio López y Cía. El primero proponía una subvención de 115.000 pesetas en metálico por expedición y una flota de ocho buques, y como garantía de futuro su experiencia en el sector y, especialmente, en la línea de Filipinas. El marqués de Campo pretendía una subvención de 107.500 pesetas por cada viaje redondo y, por último, Antonio López ofrecía 100.000 pesetas y una flota de doce buques de mayor tonelaje que el exigido en el pliego de condiciones, así como las instalaciones de Matagorda para el mantenimiento y reparación de la flota y su experiencia en la prestación del servicio. Como resulta obvio, el concurso se inclinó a favor de éste último, en marzo de 1878, pues superaba ampliamente las opciones de sus contrincantes. En la tabla 3.10 detallamos los buques ofertados para el nuevo contrato.

Los vínculos entre la gerencia de A. López y Cía., de Barcelona y Samá Sotolongo y Cía., y, especialmente, entre Antonio López y Pedro de Sotolongo, se modificaron en 1876 cuando el primero

<sup>122</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *Nueve historias de barcos*, pp. 209-210, Oficina Central Marítima, Madrid.

actuó como catalizador de un empréstito de 125 millones de pesetas a la Hacienda española para hacer frente a los gastos de la campaña militar de la guerra de Cuba. Una actuación que, como es conocido, daría origen al Banco Hispano Colonial y la concesión al primero de ellos del título de marqués de Comillas. Antonio López sería el primer presidente del nuevo banco y Pedro de Sotolongo, su primer gerente. A finales de 1876, Sotolongo abandonó La Habana y trasladó su residencia a Barcelona, lo cual forzó la disolución de Samá Sotolongo y Cía. y la decisión de buscar un nuevo representante en el puerto de la capital cubana, momento en el que aparece en la escena Manuel Calvo y la sociedad M. Calvo y Cía.<sup>123</sup>

En 1881, la sociedad colectiva A. López y Cía. se transformó en la sociedad anónima Compañía Trasatlántica, de la que fue su primer gerente Joaquín del Piélago Sánchez de Movellán, yerno de Antonio López y socio industrial de la naviera desde mayo de 1878. En enero de 1883, cuando falleció Antonio López, sería su hijo Claudio quien le sucedería en la presidencia de Compañía Trasatlántica, aunque la gerencia de Compañía Trasatlántica sería bicéfala, pues estaría en manos de ambos.

La renegociación del convenio entre Compañía Trasatlántica y el Ministerio de Ultramar fijó la ampliación de líneas a partir de 1887, momento en el que Tánger se sumó a los puertos de escala y la gerencia de la naviera decidió asociarse con el empresario catalán Francisco Torras Manresa, considerado entonces el hombre de negocios más destacado de la colonia española en el norte de África.<sup>124</sup>

A partir de entonces, Antonio López articuló un amplio grupo empresarial, que tuvo presencia en diversos sectores. Tras la empresa naviera A. López y Cía. en 1857, en 1863 participó activamente en la constitución del Banco de Crédito Mercantil<sup>125</sup> y en 1876 el Banco Hispano Colonial, con los que logró el apoyo necesario para impulsar otras empresas, sobre todo en el periodo comprendido entre 1880 y 1882, entre las que figuran la aseguradora La Previsión, Crédito General de Ferrocarriles, Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca y la Compañía General de Tabacos de Filipinas.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> La sociedad nació con un capital de un millón de pesetas aportado a partes iguales por Manuel Calvo Aguirre y la sociedad naviera A. López y Cía., a finales de 1876, cuando se constituyó el primer consejo de administración del Banco Hispano Colonial, Manuel Calvo era el único de sus treinta integrantes que residía en Cuba. Cuando A. López y Cía. se transformó en 1881 en Compañía Trasatlántica, Manuel Calvo fue su único vicepresidente. Fallecido viudo y sin hijos, en su testamento dejó como único heredero universal a Claudio López Brú, segundo marqués de Comillas.

<sup>124</sup> Para más detalles, véase: RODRIGO, Martín (2000). *Los marqueses de Comillas 1817-1925. Antonio y Claudio López*, pp. 184-192, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>125</sup> Antonio López fue el máximo accionista y ocupará la vicepresidencia de la entidad, lo cual le permitirá aprovechar las oportunidades de movimientos especulativos en materia inmobiliaria en Barcelona y Madrid. Es de reseñar algunas operaciones coincidentes con dificultades económicas del marqués de Salamanca, quien verá cómo una parte de su patrimonio acabaría en manos de Antonio López, caso de una finca de 12.000 hectáreas en Navalmoral de la Mata (Cáceres), un palacio construido por el citado comitente en el Paseo de Gracia de Barcelona y los magros excedentes de la liquidación de una sociedad inmobiliaria de éste en Madrid (RODRIGO, *ibidem*, pp. 60-62). Ello empujará a Antonio López a participar en los ensanches urbanísticos de Madrid y Barcelona, entre otras iniciativas notables.

<sup>126</sup> Fundada el 26 de noviembre de 1881 en Barcelona, la Compañía General de Tabacos de Filipinas nació con la finalidad de cubrir en parte el vacío que la Hacienda insular dejó en el archipiélago tras la decisión del Gobierno de proceder al desestanco del tabaco. El capital fundacional fue aportado, en partes iguales, por el primer marqués de Comillas, el Banco Hispano Colonial, el Crédito Mobiliario Español y el Banco de París y de los Países Bajos (Paribas). El consejo de administración lo formaban 24 miembros, de los cuales seis residían en París, siete en Madrid y once en Barcelona. Es de advertir que las dos últimas eran empresas financieras cuyo capital era mayoritariamente francés y habían compartido con anterioridad negocios con el grupo Comillas, el primero a través del Banco de Castilla y el segundo por los intereses que mantenían en los ferrocarriles del Norte. En la firma de la escritura de constitución de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, el Crédito Mobiliario estuvo representado por José Carreras y el Paribas por Isidoro Pons, dos empresarios muy vinculados al marqués de Comillas. El primer consejo de administración, que presidió Antonio López y López dos días después de la constitución de la sociedad y poco antes de su fallecimiento, estaba formado por otros destacados miembros del ámbito familiar o personas de máxima confianza –caso de su hijo Claudio López, su yerno Eusebio Güell, José Carreras e Isidoro Pons, el banquero Manuel Girona y el industrial José Ferrer Vidal, que eran los únicos consejeros que entonces residían en la Ciudad Condal- y por razones geográficas y las dificultades del transporte de la época, las decisiones importantes se tomaban en Barcelona, de modo que los

El fallecimiento de Antonio López en enero de 1883 obligó a su hijo Claudio López Brú a seguir adelante con otros proyectos de su padre, caso de la explotación minera en Aller (Asturias), que evolucionaría a la Sociedad Hullera Española. Una parte importante del carbón extraído de dichas minas fue adquirido por Caminos de Hierro del Norte de España, sociedad ferroviaria constituida el 29 de diciembre de 1858 en Madrid<sup>127</sup>, en la que los marqueses de Comillas desempeñaron la vicepresidencia y que tenía su antecedente más inmediato en el fracasado proyecto de la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza.

Tabla 3.10 Relación de buques ofertados para el contrato postal de 1878

Nombre	Año const.	TRB	Pasajeros
<i>Alfonso XII</i>	1875	2.743	1.333
<i>Ciudad Condal</i>	1872	2.595	1.600
<i>Habana</i>	1873	2.678	1.200
<i>Méndez Núñez</i>	1870	2.345	1.100
<i>Santander</i>	1856	1.850	600
<i>Comillas</i>	1862	2.124	850
<i>Guipúzcoa</i>	1863	2.202	850
<i>Antonio López</i>	1866	2.171	783
<i>España</i>	1872	2.546	600
<i>Coruña</i>	1872	1.843	1.100
<i>Isla de Puerto Rico</i>	1861	1.623	600
<i>Gijón</i>	1873	1.277	1.000

Fuente: DÍAZ CANO, Juan Antonio (2017). *Compañía Trasatlántica 1881-2014*.

### 3.3.4 ARSENAL CIVIL DE BARCELONA

El Arsenal Civil de Barcelona tiene su origen en la iniciativa del ingeniero belga Alejandro Wohlguemuth, formado en París, que se instaló en Barcelona tras finalizar sus estudios y a mediados de la década de los años setenta del siglo XIX ofrecía sus servicios y venta de equipos relacionados con el gas y la industria textil, así como la instalación de calderas, máquinas de vapor “y transmisiones privilegiadas y garantizadas por un consumo mínimo de carbón”.<sup>128</sup> En 1879 se asoció con el mecánico Teodoro Allard y el fundidor Alejandro Jannuaire y entre los tres constituyeron en diferentes porcentajes la sociedad A. Jannuaire Allard y Cía., destinada a la prestación de servicios en fundición de metales y construcciones mecánicas.

Decidido a ampliar su cobertura como factoría naval, Wohlguemuth ofreció sus servicios al Estado cuando en junio de 1886 se había votado en las Cortes una escuadra de diez buques y confiaba en que le fuera adjudicado alguno de ellos por el Ministerio de Marina, para lo cual aseguraba una inversión inicial de 12,5 millones de pesetas. En septiembre del citado año recibió autorización para edificar el taller de construcción de cascos, primera edificación de su proyectado Arsenal Civil ubicado en la playa de Casa Antúnez, en las playas de Llobregat, a 3,5 kilómetros en línea recta del puerto de Barcelona,

---

núcleos de Madrid y París tuvieron escaso peso específico, a pesar de tratarse de una empresa de capital mixto franco-español, pues Antonio López había conseguido que los accionistas franceses secundasen su iniciativa a cambio de asegurarles una cierta rentabilidad, es decir, una mera relación financiera (RODRIGO, *ibidem*, pp. 201-202).

<sup>127</sup> Tenía un capital social de 380 millones de reales, repartido mayoritariamente entre grupos inversores extranjeros (Crédito Mobiliario Francés, Sociedad General Belga, hermanos Pereire), Crédito Mobiliario Español y el duque de Alba. Señala Díaz Cano que “al amparo de regulaciones protectoras y de su privilegiada posición oligopolista en el mercado ferroviario español, Caminos de Hierro del Norte de España vivirá una plácida realidad empresarial que le permitirá el reparto regular de dividendos”.

<sup>128</sup> RODRIGO, *ibidem*, p. 197.

donde años más tarde se levantarían otros astilleros de renombre.<sup>129</sup> Sin embargo, pese a los apoyos recibidos, Wohlguemuth sólo consiguió algunos contratos de segundo orden referidos a la maquinaria destinada al buque *Cóndor*, botado en diciembre de 1887, y poco más, aunque en el taller se hicieron otros trabajos de fundición de metales, como la base de la columna del monumento a Cristóbal Colón y el grupo escultórico que corona la cascada del Parque de la Ciudadela.

Debido a la falta de pedidos de la Armada, la factoría liderada por Wohlguemuth entró en una fase crítica, pues no encontraba trabajo suficiente para amortizar la inversión realizada ni financiación para culminar el proyecto. Fue entonces cuando Compañía Trasatlántica mostró interés y en abril de 1890 contrató la construcción de la maquinaria del buque *Joaquín del Piélagos* y abrió negociaciones directas con Wohlguemuth para su adquisición, lo que llegaría a buen término.

El 11 de noviembre de 1891 quedó constituida la sociedad anónima Arsenal Civil de Barcelona, con un capital social inicial de 1.250.000 pesetas aportado por Compañía Trasatlántica y Claudio López Brú, segundo marqués de Comillas. Su primer presidente fue Emeterio Alcobé, quien hasta entonces había sido secretario particular de su mentor y antes empleado del Banco de Crédito Mercantil, entidad financiera impulsada y después dirigida por el primer marqués de Comillas.

Del equipo de administración formaron parte desde el principio los hermanos Enrique y Antonio Satrústegui Barrie, hijos de Patricio Satrústegui, ingenieros de profesión como su padre y el segundo administrador gerente del Arsenal Civil. De la junta de gobierno también formaron parte el ingeniero Juan Brunet Alsina, director facultativo de la empresa y Severino Izaguirre, quien había sido junto a Perfecto Manuel de Olalde, socio gerente de la firma D. Ripol y Cía., la consignataria de A. López y Cía. en Barcelona. De modo que, como puntualiza Rodrigo, la gestión del Arsenal Civil de Barcelona se encomendó a un reducido grupo de cargos directivos vinculados directamente con la familia del marqués de Comillas.

En enero de 1893, catorce meses después de la creación de la nueva sociedad, se había levantado una infraestructura compuesta por varios edificios destinados a las funciones industriales: uno central con tres naves adosadas destinado a calderería y fragua, maquinaria y ajuste y sala de trazados; y otros cinco para fundición, galvanizado, carpintería y modelos, almacén general y oficinas técnicas y administrativas. Las gradas estaban cubiertas y la factoría ocupaba una superficie de 210.000 m<sup>2</sup>, con algo más de diez mil metros cuadrados construidos.

A partir de entonces la factoría recibió varios encargos de la Armada, caso de las cañoneras *Águila*<sup>130</sup> y *Cuervo*; así como las calderas y máquinas de vapor para otros buques militares llamados *Argos*, *Otalora*, *Samar* y *Panay*. A partir de noviembre de 1893 amplió su capacidad con la fabricación y reparación de material ferroviario y aunque la demanda de equipos móviles fue escasa, no así la producción de elementos auxiliares destinados a los ferrocarriles Manresa-Berga, San Feliu de Guixols-Olot y Olot-Gerona y material diverso para el norte de España.<sup>131</sup> La producción se ampliaría con otros encargos metálicos repartidos por la geografía peninsular<sup>132</sup>, aunque la mayoría procedían de Trasatlántica y de otras empresas controladas por el grupo de Comillas, caso de Compañía Ferroviaria Norte, Sociedad

---

<sup>129</sup> Caso de Burell y Cía. (1895), Astilleros Cardona (1914), Astilleros Minguell (1916) y Astilleros BBG (1919).

<sup>130</sup> El 20 de abril de 1892 realizó las pruebas de mar en aguas de Barcelona. Era un buque modesto, de 27 m de eslora, casco de acero galvanizado y mantenía una velocidad de 10 nudos.

<sup>131</sup> RODRIGO, *ibídem*, p. 200.

<sup>132</sup> Puentes metálicos, caso del cruce del río Sil, en la carretera de Castro-Caldelas a Quiroga (Lugo) y el cruce del Ebro en Tortosa, entre otros.



Hullera Española<sup>133</sup> y la Compañía General de Tabacos de Filipinas.<sup>134</sup> Hemos de citar, asimismo, contratos de material para la Refinería Colonial de Badalona –sociedad presidida por Claudio López Brú–, así como inmuebles y otros equipos para edificios situados en la Guinea española, donde Compañía Trasatlántica tenía factorías comerciales y explotaciones agrarias.

La actividad del Arsenal Civil de Barcelona se mantuvo hasta finales del siglo XIX. Tras el desastre de 1898, el astillero de Matagorda dejó de encargarse de la maquinaria para los buques que allí se construían, de modo que, en estado agónico, en 1905 estaba en quiebra técnica. Compañía Trasatlántica había invertido en esta factoría algo más de 1.600.000 pesetas, cantidad que nunca recuperó. El 23 de marzo del citado año, los accionistas tomaron la decisión de suspender sus operaciones y proceder a su liquidación; diez años después casi estaba liquidada, aunque los ingresos percibidos resultaron insuficientes para la resolución de las deudas de la empresa. Diversos intentos para tratar de vender los terrenos a buen precio resultaron infructuosos; en 1925, cuando falleció el marqués de Comillas, las deudas ascendían a 2.709.000 pesetas y en noviembre de 1928, el Consorcio del Puerto Franco de Barcelona presionó ante la inminente expropiación forzosa abonando apenas 385.000 pesetas, cantidad con la que sólo pudo cubrir el 7,5% de las deudas de los acreedores por cuenta corriente.

### 3.4 EL ASTILLERO DE MATAGORDA

La necesidad de disponer de unas instalaciones adecuadas para el mantenimiento de la flota destinada a cubrir la línea del contrato firmado en 1861, determinó la decisión de Antonio López de abrir un centro de reparaciones navales en la cabecera de la línea de América. En 1863 alquiló a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces unos terrenos situados en El Trocadero, para la instalación de talleres de maquinaria, fraguas, carpintería, pintura y almacenes de efectos. Al mismo tiempo se había concertado con el Estado el uso del principal dique seco del arsenal de La Carraca, aunque condicionado a la preferencia otorgada a los buques de la Armada. Existía la opción del dique flotante de La Habana, pero estaba muy lejos y tenía limitaciones operativas.

De ahí que, considerando los distintos condicionantes, se abrigara la idea de dotarse de medios propios y el primer proyecto se refiere a un carenero de rampa, lo que se descartaría ante la posibilidad de que no se renovara el contrato. Entonces se pensó en la adquisición de un dique flotante y en el transcurso

---

<sup>133</sup> En 1883 Claudio López Brú inició la explotación de las minas de carbón que poseía en Asturias, primero como iniciativa particular, después bajo la forma de una sociedad civil de cuentas en participación y a partir de 1892 como una sociedad de responsabilidad limitada con la razón Sociedad Hullera Española. La misma práctica de elección de los cargos directivos que hemos visto en Compañía Trasatlántica y el Arsenal Civil de Barcelona se repitió en el caso de la actividad minera, pese a que, como destaca Rodrigo, poco parecían importar las cualidades profesionales de los empleados frente a sus relaciones familiares. De modo que el primer gerente de la Sociedad Hullera Española fue su primo Santiago López Díaz de Quijano, primer marqués de Quijano e hijo de Claudio López y López, socio fundador de Compañía Trasatlántica. Aunque las minas estaban situadas en el coto de Aller (Asturias), la gerencia y el consejo de administración se situó en Barcelona, ciudad de residencia de Santiago López. De suerte que los mismos apellidos que habían coincidido en la fundación de Compañía Trasatlántica, así como algunos otros de sus familiares, figuran entre los empleados destacados y con responsabilidades de la Sociedad Hullera Española, la mayoría de ellos contemporáneos del segundo marqués de Comillas, puesto que se trataba de su generación.

<sup>134</sup> Lo cual explica la construcción en el curso de 1892 de seis barcazas de acero para el servicio de Compañía Trasatlántica en Manila, cuatro almacenes de entramado metálico para Tabacos de Filipinas y una casa metálica de 400 m<sup>2</sup> de superficie con sus dependencias para el director de la fábrica de azúcar de dicha empresa en la capital filipina; y una grúa-draga y calderas y máquinas para la Sociedad de Luz Eléctrica de Manila. Es de destacar, asimismo, el contrato de material de dragado para la dársena Subic-Olonpagó formado por una draga, cuatro gánguiles y un vapor remolcador, que sería botado en diciembre de 1897 en el Arsenal Civil de Barcelona. Hubo más encargos, entre ellos la maquinaria del buque *Padre Capitán*, en 1893, destinado al tren de descargas en el puerto de Manila, así como el casco del vapor *Eduardo Pelayo*, en 1894, contratado por Tabacos de Filipinas y construido en Matagorda, para cubrir el servicio interior de las islas Visayas. En 1895 siguió la máquina del buque *Isidoro Pons*, construido asimismo en el astillero gaditano por encargo de Tabacos de Filipinas. En el Arsenal Civil de Barcelona tomaron forma las calderas y la máquina propulsora del buque *Carbonero número 10* y varios remolcadores completos destinados al servicio interior de los puertos de Barcelona y Cádiz. En 1893 se fabricó la caldera destinada al buque *Ardanaz*, adquirido en 1890 por el marqués de Comillas para el transporte del carbón de las minas asturianas (RODRIGO, *op. cit.*, pp. 201-202).

de 1862 se hizo una ronda de consultas con los principales fabricantes europeos y americanos en este tipo de instalaciones, favorecido por la posibilidad de remolcarlo y posicionarlo donde hiciera falta, así como la opción de venderlo en caso necesario.

Hubo también negociaciones con La Maquinista Terrestre y Marítima para la posible construcción de un dique seco en el puerto de Barcelona, pero el proyecto fracasó debido a las dificultades financieras por las que atravesaba entonces la empresa catalana y las circunstancias políticas del país.

En 1868, el Estado renovó el contrato oficial a la sociedad A. López y Cía. por un periodo de diez años, momento en el que Antonio López encargó a la firma Thompson & Noble, Liverpool, el estudio técnico para la ubicación de un dique seco en la bahía de Cádiz y después de inspeccionar los terrenos, los ingenieros eligieron la playa de Matagorda, próxima a El Trocadero, pues disponía de las condiciones de abrigo, profundidad y comunicación requeridas.

El proyecto, sin embargo, encontraría dificultades para su desarrollo inmediato. Como ya hemos visto, la revolución de 1868 abrió paso al Sexenio Revolucionario y las autoridades gaditanas tenían planes para la construcción de un futuro puerto en El Trocadero y la concesión a un tercero, Juan José Junco, de los mismos terrenos para la instalación de un complejo industrial dotado de muelles, varaderos y diques, por lo que no hubo otra opción que esperar a que se produjera la caducidad de ésta después de que los planes de su promotor hubieran quedado desamparados por la banca francesa tras el estallido de la guerra franco-prusiana; momento en el que A. López y Cía. apuesta de nuevo por la construcción del dique en Matagorda, gestiona los trámites oportunos para la concesión administrativa y ordena las catas en el terreno para determinar sus condiciones y características. Para ello habría de salvar diversos obstáculos con las autoridades militares, pues la pretendida construcción de talleres permanentes obstaculizaba la visión de los fuertes proyectados en la zona para la defensa de la bahía; como quiera que ello produciría un dilatado proceso de negociaciones, en mayo de 1877 Antonio López escribe una amplia exposición de motivos al rey, de la que obtuvo como respuesta, a través del capitán general de Andalucía, de si estaba dispuesto a contribuir a la construcción del fuerte de Matagorda.<sup>135</sup>

El contrato del proyecto definitivo se adjudicó a la firma de ingeniería británica Bell & Miller, con sede en Glasgow (Reino Unido). En la tabla 3.11 se detallan las principales características técnicas. Los trabajos se iniciaron en 1872 y concluyeron con dos años de retraso debido a las dificultades técnicas que se fueron encontrando en el transcurso de las obras, más del doble del presupuesto inicial. Se estrenó el 3 de julio de 1878 con la varada del buque *Guipúzcoa*<sup>136</sup>, iniciándose así la primera etapa de esta factoría que tendría una duración de tres décadas, en dos etapas diferenciadas y con más sombras que luces, como veremos con detalle.

Cierto que ello está relacionado con el relevo generacional en la cúpula de la empresa familiar, cuando Claudio López y Brú sucede a su padre tras el fallecimiento de éste. Eran dos personalidades totalmente opuestas y cada uno de ellos imprimió un carácter diferenciado a la gestión de la factoría. De modo que Antonio López había encontrado en Matagorda el instrumento auxiliar perfecto para el mantenimiento autónomo de su flota y estaba abierto, además, al servicio de la marina mercante en general y Claudio López, inicia la etapa de la moderna construcción naval, aunque tributaria de la tecnología británica.

---

<sup>135</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940*, p. 130. Universidad de Cádiz. Mediante real orden de 16 de mayo de 1878 se accedió a la petición de Antonio López, con la condición de ceder cinco mil metros cuadrados de terrenos para la ubicación del fuerte de Matagorda. Tal resolución no sería suficiente, por lo que el proceso se alargaría en el tiempo hasta su resolución definitiva mediante otra real orden de marzo de 1879.

<sup>136</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1998). "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914". *Astilleros españoles 1872-1998*, p. 36, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

Tabla 3.11 Características técnicas del dique seco de Matagorda

Eslora en coronamiento	156,50 m
Eslora en el plan	150,50 m
Manga	27,60 m
Altura en la pleamar	8,00 m
Altura en la bajamar	3,70 m

Fuente: AA.VV. Astilleros españoles 1872-1998

La factoría de Matagorda fue la obra más importante y también la más cara de la bahía de Cádiz a finales del siglo XIX, pues había supuesto una inversión de algo más de seis millones de pesetas.<sup>137</sup> En 1881 constaba de un dique de carenas, muelles y dársenas de armamento, talleres de maquinaria, fundición, forja, calderería, botes, carpintería, almacén general, pintura, brea, aceite, cuartel de bomberos, oficinas, inspección, casas de operarios y cuadras.

Para amortizar la inversión resultaba preciso abrir la instalación a las reparaciones navales, aprovechando la privilegiada posición del puerto de Cádiz, así como su preponderancia como escala obligada en las líneas de América, en las que Trasatlántica tenía un indudable protagonismo, lo cual actuará como tarjeta de presentación para potenciales clientes nacionales y extranjeros.

Aunque la dirección realizó unos considerables esfuerzos en publicidad e insertó anuncios publicitarios en los principales periódicos nacionales y extranjeros, principalmente en Inglaterra, Francia, Holanda y Alemania y ofreció personalmente sus servicios a navieras y compañías de seguros. Sin embargo, la actividad de la factoría no alcanzó los objetivos previstos y mantuvo unos niveles de ocupación bajos en el dique de carena. Varias razones incidían directamente en esta situación. Desde la propia novedad del establecimiento, la competencia existente y la inexperiencia de su personal, factores que jugaban en contra de su desarrollo. Cuando el dique de Matagorda abrió sus puertas ya existían otras instalaciones similares que tenían una clientela y la asistencia de talleres especializados. La falta de formación adecuada se detectó muy pronto cuando se advirtió en los primeros trabajos que ni los tiempos ni los resultados eran los esperados y entre otras carencias, no existía aún una escuela de aprendices.

Matagorda intentó nutrirse de los elementos descontentos del arsenal de La Carraca y Talleres Haynes y, al igual que ocurría en sus barcos, disponía de personal extranjero cualificado, en su mayor parte procedente de Inglaterra, Escocia y Francia. En esta época, Haynes ejercía una dura competencia, a la que sumaban las alternativas existentes en Lisboa y Gibraltar. Obviamente, la adquisición de toda la herramienta necesaria para poner en marcha la factoría sería adquirida en Inglaterra, lo que pone de manifiesto la dependencia tecnológica a la que tantas veces nos referiremos, y en menor medida de proveedores nacionales.<sup>138</sup>

A partir de 1884, las dificultades financieras por las que atravesaba Trasatlántica frenaron la inversión en el astillero de Matagorda y fue en 1889 cuando pudo inyectar capital suficiente para terminar las obras. La situación comenzó a mejorar a comienzos de la década de los ochenta, cuando se incrementó la cartera de trabajo con las reparaciones de buques extranjeros y de armadores nacionales. Los resultados obtenidos a partir de entonces confirmaron la integración de la factoría en el circuito industrial, aunque la explotación de la factoría en lo que al tratamiento de la flota de Trasatlántica se

<sup>137</sup> RODRIGO, *ibídem*, p. 192.

<sup>138</sup> Los principales proveedores estaban establecidos en Glasgow, Birmingham, Liverpool, Manchester, Londres, París y Nueva York y en el caso español, en Barcelona, donde se encontraban las instalaciones de La Maquinista Terrestre y Marítima y el Arsenal Civil.

refiere, se demostró ineficiente. Puesto que no tenía una entidad empresarial propia y aparecía como elemento asociado a la compañía naviera, desarrolló un doble modelo contable que afectó negativamente a sus beneficios reales.

A finales de la década, se habían producido cambios fundamentales en el negocio de la familia López. Trasatlántica se había situado en el primer puesto entre las navieras españolas y doblaba en tonelaje a la compañía del marqués de Campo, su inmediata competidora. Como hemos visto, la familia había emprendido otros negocios en el ámbito minero, ferroviario y bancario y disponía de una factoría naval que garantizaba el grueso de las reparaciones de su flota propia; todo ello giraba en gran medida a la continua renovación del contrato con el Estado, fuente de suculentos ingresos y de privilegiadas relaciones con la clase política del momento.

En 1888, un año después de la renovación del contrato de comunicaciones marítimas por un periodo de veinte años, el segundo marqués de Comillas y su equipo directivo afrontaron el proyecto de construir una grada para construcción naval en la factoría de Matagorda. Había llegado el momento de emprender esta etapa al socaire del anuncio del plan de escuadra de Rodríguez Arias, en un impulso que propició la aparición de varios astilleros más, entre ellos el proyectado de los hermanos Veá-Murgía. Con ello conseguiría, además, acallar las voces críticas a una compañía que, como en el caso de Trasatlántica, cobraba del erario público y construía sus barcos en astilleros británicos. El proyecto sería encargado al ingeniero inglés Mr. Walker, mientras que la dirección e inspección de los trabajos de instalación estuvo a cargo de los ingenieros de la factoría Fernando Arrigunaga y Thomas Coleman.

Hasta el cierre de la primera etapa del astillero, cuando pasó a manos de la Sociedad Española de Construcción Naval, habían tomado forma 40 buques y embarcaciones de diferentes tamaños y funciones, de las que 26 no superaban las cien toneladas de registro y sólo cuatro tenían más de mil toneladas de registro bruto. La construcción de los buques *Isidoro Pons* y *Felisa* se hizo contra almacén, para mantener ocupada a la maestranza; el primero se vendió a la Compañía General de Tabacos de Filipinas y fue el segundo ensayo del astillero gaditano en lo que a coste y duración de las obras se refiere. El retraso del Arsenal Civil de Barcelona en la fabricación de la maquinaria y la parcial reconstrucción a la que tuvo que ser sometido tras su venta, lastró las previsiones iniciales. Al final se había convertido en un barco caro en el que se invirtieron dos años y medio de trabajo, de modo que el segundo buque construido contra almacén no despertó el interés de la Compañía General de Tabacos de Filipinas –a pesar de tratarse de una empresa controlada también por el marqués de Comillas– y al final fue a parar a manos de Melitón González y Cía; había costado 700.000 pesetas y se vendió en 550.000 pesetas.<sup>139</sup>

De los cuatro buques mayores de mil toneladas, el tercero recibió el nombre de *José de Aramburu* y fue el más grande de los construidos en esta etapa en el astillero de Matagorda. Encargado por la Compañía Gaditana de Navegación, el presupuesto inicial de 1.200.000 pesetas tuvo que ser rebajado a 995.000 pesetas, precio en el que se consiguió el contrato frente a la oferta de un astillero británico que lo ofrecía en 1.019.000 pesetas y se ajustaba al presupuesto de un millón de pesetas que estaba dispuesto a pagar el armador. El cuarto buque, *J. Bustamante*, enarbó la contraseña de la Compañía General de Tabacos de Filipinas y su construcción se abordó a sabiendas de que su coste iba a superar el precio convenido de 31.460 libras.<sup>140</sup> La factoría conseguía cartera de trabajo e intentaba cumplir con los plazos contractuales, mientras se preocupaba por gestionar los suministros y vigilaba la organización de la contabilidad y los trabajos.

---

<sup>139</sup> ROMERO GONZÁLEZ y GUTIÉRREZ MOLINA, *ibídem*, p.40.

<sup>140</sup> *Ibídem*, p. 41.

En su mayoría, el resto de las construcciones del astillero de Matagorda fueron para Trasatlántica, especialmente para los servicios auxiliares en los puertos de Cádiz, Santander, La Habana y Manila. Otros contratos fueron los referidos a la lancha a vapor *Elena*, encargada por Rodríguez de Vera, gobernador de Guinea española; el vapor *La Guardia*, construido por encargo de Sobrino Hermanos y los remolcadores *Astillero*, para la Junta de Obras del Puerto de Santander; y *San Servando* y *San Germán*, para la homónima de Cádiz.

Sin embargo, las nuevas construcciones y las reparaciones navales no consiguieron poner el astillero a pleno rendimiento, por lo que la falta de trabajo se convirtió en uno de los principales problemas de la factoría de Matagorda; de hecho, la continuidad en el trabajo se convirtió en una obsesión de sus gestores con la finalidad de obtener beneficios, lo que nunca se conseguiría. Razón por la cual la propiedad abordó la diversificación industrial, a pesar de que algunas iniciativas no prosperaron, tales como producción de carpintería y construcciones metálicas para edificios y en general e incluso fabricación de automóviles. El único proyecto que sí encontró continuidad fue la fabricación de material ferroviario, ante la demanda de una empresa del grupo, la Sociedad Hullera Española y las minas de Aller, así como el ferrocarril de Aznalcóllar al Guadalquivir y vagones y puentes para la Sociedad de Minas del Rif.

### 3.4.1 EL CONJUNTO HISTÓRICO-ARTÍSTICO DE MATAGORDA

El denominado recinto histórico de Trasatlántica en el astillero de Matagorda engloba un área compuesta por un grupo de edificaciones encargadas todas en 1885, consecuencia del encargo realizado al arquitecto Adolfo García Cabezas por el personal de la compañía, que incluía el monumento homenaje al fundador del astillero, Antonio López y López. Las obras finalizaron en 1891.

La capilla neorrománica y el monumento al primer marqués de Comillas conforman, junto al edificio del hospicio, la escuela para los huérfanos y el botiquín para el personal del astillero, un conjunto arquitectónico que se complementa con una pequeña zona ajardinada, cerrada por una tapia de ladrillo y una artística verja de hierro hundido.

La capilla es de estilo ecléctico neorrománico y está pilotada sobre estacas de pino que penetran a una profundidad de 13 m. Tiene una superficie de 119 m<sup>2</sup> en una planta de cruz griega. Está hecha a base de piedra cretácea de las canteras de Monóvar en sillares aplantillados y resuelve la cubierta con una bóveda encamonada de hierro dulce, azulejos y ladrillos delgados en la cúpula, y madera de pino en el encerchado y en la bóveda, que está pintada en su cara interna simulando artesanía de taracea. La cubierta del resto del edificio, es de teja plana en barro cocido vidriado de Marsella.

Las puertas están realizadas en madera de roble con bisagras de hierro forjado. Está dividida en dos secciones: una inferior, que se eleva al límite de los 4,50 m impuesto por el Ramo de Fortificaciones de la época y compuesta por materiales permanentes, y otra superior, realizada en materiales ligeros que eran los permitidos en zonas sometidas a servidumbre militar por encima de dicho nivel.

La capilla de Matagorda es un edificio llamativo en el conjunto del astillero, pensado con la doble función de recordar permanentemente al fundador y servir de soporte espiritual a los trabajadores de la factoría, función ésta que debe ser entendida en el contexto histórico en que nace y en las profundas convicciones religiosas del propietario de la empresa. El conjunto de Matagorda forma parte de la política empresarial que a nivel nacional desarrolla el segundo marqués de Comillas y que tiene otros ejemplos similares en la propia localidad de Comillas o en los asentamientos de trabajadores de la comarca minera de Aller en Asturias.

La capilla representa un magnífico ejemplo, casi único en la provincia de Cádiz, de la más pura arquitectura historicista, característica de finales del XIX, en la que las influencias del gusto “indiano”

se mezclan con los elementos estructurales y decorativos del arte románico, pero bajo esquemas del arte cristiano oriental fácilmente detectable en la disposición en cruz griega de su planta o en la cúpula de aires bizantinos que la corona.<sup>141</sup>

La decoración geométrica de las columnas del altar mayor, recuerdan que el conflicto iconoclasta también tiene hueco en la Iglesia, así como los símbolos propios del arte paleocristiano, presente en los capiteles de las columnillas que soportan el altar mayor y que en algún momento dejan entrever un cierto guiño, ligerísimo, casi imperceptible, a las ideas masónicas tan arraigadas en la alta burguesía del XIX español.

La capilla prestó servicio durante los 90 años que permaneció abierta junto al astillero. Testigo, junto a los edificios que la flanquean, de la historia industrial de la bahía, se cerró al mismo tiempo que se liquidó la actividad de reparaciones en el dique. En la actualidad, restaurada su cúpula y su cubierta de azulejos e intacto en el interior, es donde más próxima puede sentirse la memoria del astillero.

### 3.5 LA CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE *JOAQUÍN DEL PIÉLAGO*

De los 21 buques de nueva construcción adquiridos tanto por Antonio López y Cía. como su sucesora Compañía Trasatlántica antes de la construcción del buque *Joaquín del Piélago*, 16 habían sido encargados en el astillero William Denny & Brothers, Dumbarton; dos en W. Dudgeon, uno en Lobnitz & Co., uno más en Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle; así como en Filadelfia (EE.UU.), donde había sido construido el buque *General Armero*.<sup>142</sup>

La construcción del buque *Joaquín del Piélago* representa el primer intento de Compañía Trasatlántica para lograr la nacionalización del sector, una aspiración que Claudio López y Brú tenía en mente desde que comenzó la actividad del astillero de Matagorda, dada la dependencia tecnológica y asistencial que la naviera mantenía con la industria naval británica, su principal proveedora.

En 1888 el astillero Lobnitz ofertó a Trasatlántica la construcción de un buque para la línea Cádiz-Tánger por un precio de 13.000 libras, pero entonces ya había calado la idea de que pudiera ser construido en la factoría de Matagorda, por lo que, en el acuerdo alcanzado la firma británica se ocuparía del suministro de todos los planos y especificaciones de los materiales, envió desde Inglaterra de aquellos equipos que no pudiera suministrar la industria española y la cesión del personal técnico.<sup>143</sup>

El 25 de junio del citado año se cursó la orden al astillero británico de la que sería la construcción número uno del astillero de Matagorda, que se llamaría *Joaquín del Piélago*, bautizado con este nombre en homenaje al yerno de Antonio López y López, Joaquín del Piélago y Sánchez de Movellán (1850-1890), socio industrial de la naviera desde mayo de 1878, a la que había aportado medio millón de pesetas. Unos meses después, en 1879, contrajo matrimonio con Luisa López Brú; sin embargo, la unión de los jóvenes esposos duraría muy poco tiempo, al producirse el fallecimiento de ésta en el citado año víctima de tifus.

Las gestiones previas para el suministro de materiales y equipos fabricados en España, resultó una tarea más compleja de lo que cabía esperar. Altos Hornos de Vizcaya declinó suministrar algunos elementos (roda y codaste) por falta de medios para fabricarlos y las planchas para el casco debido a la carga de

---

<sup>141</sup> GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Plácido (2012). “Revisión del Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea. Dique de Matagorda-Astilleros Navantia”; y SANTOFIMIA ALBIÑANA, Marta (2012). “Proyecto Patrimonio Industrial de Andalucía. Astilleros Navantia”. *Patrimonio Inmueble de Andalucía* (en [www.iahp.es](http://www.iahp.es); consultado el 3 de mayo de 2017).

<sup>142</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, p. 144, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz.

<sup>143</sup> *Ibidem*, p. 145 (el precio de estos servicios se fijaba en el 5% del valor del buque proyectado).

trabajo que tenía entonces, Duro Felguera, por su parte, también contestó en sentido negativo aduciendo la falta de experiencia en este tipo de encargos, aunque aceptaba el pedido de las planchas, por lo que la roda, codaste, timón y otras piezas serían encargadas en Inglaterra.<sup>144</sup>

En noviembre de 1888 se recibieron los planos de la maquinaria y a comienzos de 1890 se recibieron ofertas de las empresas a las que previamente se habían pedido cotizaciones: Wohlgemuth, por 235.000 pesetas y un plazo de ocho meses; Portilla, por 227.500 pesetas y siete meses; y Lobnitz, por 204.580 pesetas y seis meses y medio. Fuera había quedado la opción de La Maquinista Terrestre y Marítima, a quien no se pidió oferta y de las tres recibidas, se decidió la propuesta de Wohlgemuth pues, aunque era la más cara, incluía las piezas de respeto. El contrato se firmó el 30 de abril de 1890 e incluía una máquina alternativa de triple expansión, una caldera doble y las piezas accesorias y de respeto.<sup>145</sup>

Puesto que entonces en España no existían sociedades de clasificación, hubo que recurrir tanto al Lloyd's Register como al Bureau Veritas, dos entidades muy reputadas en el mundo marítimo. Puesto que ninguna de ellas tenía delegación en Cádiz y dicha ausencia implicaría la presencia frecuente de un inspector en el astillero de Matagorda con el gasto que ello suponía, se tomó la llamativa decisión de intentar obtener una clasificación española, acorde al carácter nacional del nuevo buque y en un intento para zafarse de la dependencia del exterior en dicha materia, aunque al final se acordó hacerla a medias entre el gobierno español y el Bureau Veritas. Esta última certificó la maquinaria propulsora y la valoración general mediante la revisión periódica de los trabajos, siéndole otorgada la calificación de “buque de primera clase”.

A finales de 1889, cuando el astillero prácticamente terminado, se procedió a la puesta de quilla, aunque los trabajos comenzaron cuando llegaron los materiales que estaban pendientes. El retraso en los suministros se convertiría en un problema frecuente que alargaría en el tiempo el ritmo de los trabajos y produciría efectos negativos para el prestigio del astillero. La construcción acaparó todo el año 1890 y los primeros meses del siguiente, hasta que llegó el momento de su botadura el 9 mayo de 1891, en una jornada memorable en la historia de la bahía gaditana. Con el buque a flote, los trabajos de armamento se prolongarían hasta el verano de 1892, fase en la que se procedió a la instalación de la maquinaria y el mobiliario de cámaras y alojamientos. El 27 de julio de 1892 –capitán, Juan Pía– realizó las pruebas de mar y a continuación entró en servicio en la línea Cádiz-Tánger. En la tabla 3.12 detallamos sus principales características técnicas.

La prensa de la época alabó el esfuerzo de Compañía Trasatlántica por su apuesta por la construcción naval nacional y ponderó en la prosa de entonces la elegancia, la buena factura y las comodidades del nuevo buque y le adjudicó, erróneamente, el privilegio de ser el primer mercante de vapor construido en España.<sup>146</sup> Resulta especialmente notable la actividad de Eugenio Agacino, oficial de la Armada y en la nómina de Trasatlántica.

Del buque destacó especialmente la decoración de las cámaras, obra del arquitecto-decorador murciano Adolfo García Cabezas, que eligió motivos árabes en salones, pasillos, fumadores, escaleras y camarotes en los que abundaban los mosaicos, arabescos, arcos, columnas y alfombras. La prensa extranjera,

---

<sup>144</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>145</sup> De modo que, como resume Romero (1999), a la industria nacional le correspondió la cadena de suministro de planchas, ángulos, barras, hierro fundido, efectos de bronce, plomo, estaño, pasamanos y pinturas para el casco; y plomo, hierro, zinc, pintura y goma para las cámaras, y a la industria extranjera roda, codaste, timón, remaches, forjaduras, baos, máquinas de cubierta, ventiladores de cobre, candeleros de bronce, pintura, cemento Portland, algunos botes, faroles de situación y cadenas; y cemento y estaño para la sala de máquinas.

<sup>146</sup> *Revista General de Marina* (tomo XXXVIII, p. 519, 1893) excusa el “olvido involuntario” de Eduardo Agacino y atribuye el hito del primer buque mercante español a un vapor de 220 toneladas construido en 1884 en Santander en el astillero Dóriga y remite a lo publicado en la página 481 del tomo XIV de la mencionada *Revista*.

principalmente la británica, así como la española y la de otros países en los que Trasatlántica hacía escala, se volcaron en encendidos elogios para el nuevo hito de la construcción naval española. El hecho de que algunos materiales vitales fueran importados de Inglaterra sería minimizado con la excusa de que la premura de tiempo no permitió satisfacerlo en la industria nacional. Los hechos habían demostrado que la realidad era otra bien distinta, pues la pretendida independencia de la industria nacional demostraría que la apuesta no fue rentable ni en tiempo ni en dinero.

Tabla 3.12 Características técnicas del buque *Joaquín del Piélagos*

Tonelaje bruto	732 t
Tonelaje neto	345 t
Peso muerto	524 t
Desplazamiento	1.204 t
Eslora total	61,67 m
Manga	8,36 m
Puntal	6,28 m
Calado	3,66 m
Propulsión	Una máquina alternativa triple expansión
Calderas	Una doble
Presión	160 libras
Revoluciones	105 rpm
Potencia	1.250 caballos
Velocidad	14,1 nudos
Círculo evolutivo	5 minutos y 20 segundos
Alumbrado interior	Eléctrico
Armamento	Dos cañones de 90 mm González-Hontoria Dos ametralladoras Maxim
Superficie vélica	510 m <sup>2</sup>
Aparejo	Dos foques, un estay y dos cuchillos
Pasajeros 1ª clase	80 plazas
Botes salvavidas	4

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1900)

Aunque la construcción del buque *Joaquín del Piélagos* se abordó con carácter de ensayo, en su consecución se emplearon dos años y medio, debido, principalmente, a los retrasos en la entrega de los materiales comprometidos; de suerte que del contrato firmado con Alejandro Wolguemuth en abril de 1890, las primeras entregas llegaron en noviembre de 1891, cuando habían transcurrido seis meses desde la botadura del buque. De antemano se sabía que el coste del buque sería caro y los hechos lo demostraron, pues la factura final ascendió a 1.061.236 pesetas, aproximadamente 37.236 libras esterlinas.<sup>147</sup> Podría haber salido algo más barato, pero se puso especial interés en la iluminación y la decoración, así como en los medios de salvamento, en los que se gastaron 131.313 pesetas. Otros gastos, como los derivados de la complicada colocación de la maquinaria, por importe de 54.911 pesetas, serían adosados al Arsenal Civil de Barcelona, aunque la partida más importante se refería a la prima

<sup>147</sup> *Ibidem*, p. 152.



establecida para la construcción naval nacional, de 40 pesetas por tonelada de arqueo de acuerdo con lo establecido en la ley de 25 de junio de 1880.

De modo que el coste final del buque ascendió a 900.463 pesetas, descontada la prima a la construcción naval (63.100 pesetas) y el beneficio industrial de la factoría (33.688 pesetas). Cifra resultante final que suponía alrededor de un diez por ciento más caro de lo que hubiera costado construirlo en Inglaterra, aunque si consideramos el coste inicial hablaríamos de casi un 30% más caro; para un buque del mismo tipo, en el supuesto de que lo hubiera hecho Lobnitz, tendría un valor total de 27.000 libras, 817.800 pesetas al cambio de 28,5 pesetas de la época.

No obstante, el hecho de ser el primero construido en el astillero de Matagorda reorientaría la posición de Trasatlántica en materia arancelaria, que pasó de la defensa a la libre importación de buques a una posición proteccionista en la que abogaba para que se gravaran las importaciones y se aplicara un sistema de primas ventajoso a los constructores nacionales.

Los costes del buque *Joaquín del Piélagos* hicieron meditar a la gerencia de Trasatlántica, que extrapoló las cifras a posibles futuras construcciones navales, en las que se advirtió un sobreprecio de entre un diez y un treinta por ciento con respecto a los precios de los astilleros británicos. De modo que la posición competitiva de la factoría de Matagorda quedaba en entredicho y, sin embargo, a pesar de la tozudez de los números y de que el ensayo había salido caro, Claudio López y Brú decidió seguir adelante en su proyecto de construcción naval.

Al respecto, Antonio Lopera concluye que, aunque el buque Joaquín del Piélagos no era un trasatlántico, “en el balbuciente estado de desarrollo de la industria naval española, eso carecía de trascendencia: había sido posible, del modo que fuera, construir un barco de vapor moderno, bello y eficaz, aunque carísimo. Y esto último representaba, precisamente, el gran obstáculo, del todo disuasorio, a la hora de acometer mayores empresas”.<sup>148</sup>

---

<sup>148</sup> LOPERA, *ibidem*, p. 138.



**CAPÍTULO IV    INDUSTRIA NAVAL Y MARINA MERCANTE.  
DESAFÍOS EN EL TRÁNSITO ENTRE DOS SIGLOS**



## 4.1 COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA. LA HERENCIA DE LA FLOTA DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL SIGLO XX

### 4.1.1 EL NACIMIENTO DE COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Compañía Trasatlántica nació con la idea de aglutinar los intereses navieros de Antonio López en torno a una estructura de mayor dimensión financiera, con la entrada en la nueva sociedad de destacadas personalidades del mundo empresarial y financiero de la época.<sup>1</sup> La constitución de la nueva sociedad implicaba un problema legal en cuanto al traspaso del contrato de soberanía que estaba en posesión de Antonio López y Cía. a favor de su sucesora, lo que se resolvería mediante real decreto de 1 de septiembre de 1881, firmado por el monarca Alfonso XII en Comillas, donde se encontraba de vacaciones invitado por el propio Antonio López.<sup>2</sup>

Resuelto este escollo se procedió al traspaso de diverso material a la nueva empresa, entre el que se encontraba el buque *Antonio López*, que entonces se encontraba en construcción, así como un crédito contra el Gobierno del que, al amparo de la ley de 7 de julio de 1882, éste fijaría su devolución en el plazo de 25 años a un interés del cinco por ciento. Para hacer frente al pago de todas estas cesiones, Trasatlántica emitió 30.000 obligaciones de 500 pesetas cada una (quince millones de pesetas) a un interés del seis por ciento.

La flota inicial de Compañía Trasatlántica estaba compuesta por 14 buques que sumaban 26.607 toneladas. En 1882 entró en servicio el buque *Manuel L. Villaverde* en la línea de Cuba y Centroamérica y se firmaron en astilleros británicos los contratos para la construcción de los buques *Cataluña* y *Ciudad de Santander*. Habida cuenta de la importancia que la compañía tenía en el puerto de La Habana, se le otorgó en régimen de concesión administrativa un muelle habitual para sus operaciones habituales, conocido como “el travieso”.

Desde su nacimiento, Trasatlántica había emergido como una entidad empresarial fuerte, con importantes vínculos con el mundo político, social y económico de la época y conexiones directas con los engranajes administrativos del Estado. Los dos primeros años de existencia de la compañía arrojaron resultados positivos, que permitieron el reparto de dividendos en la cuantía que se recoge en la tabla 4.1.

Tabla 4.1 Beneficios y dividendos de Trasatlántica (1881-1882)

Año	Beneficios	Dividendos
1881	3.536.006	800.000
1882	2.023.769	1.400.000
Total	5.559.775	2.200.000

Fuente: *Memorias* Compañía Trasatlántica 1881 y 1882

Antonio López falleció el 16 de enero de 1883, unas horas después de asistir a una junta del Banco Hispano Colonial. Desde hacía dos años su salud venía resintiéndose y una angina de pecho puso fin a

<sup>1</sup> Todos ellos serían personas muy próximas al marqués de Comillas: Manuel Girona, Eusebio Güell y Bacigalupi y Roberto Robert Suris. Joaquín del Piélago Sánchez de Movellán sería el administrador gerente y Francisco Sepúlveda Ramos representante de Trasatlántica ante el Gobierno. Manuel L. Villaverde y Manuel Eizaguirre serían nombrados delegados en Cádiz.

<sup>2</sup> DÍAZ CANO (2016) califica este hecho de “manera poco estética, pero ciertamente poco escandalosa para las prácticas políticas de aquel entonces. Una invitación ésta que se repetirá al año siguiente y en la que no faltarán por parte de Antonio López disponer de un cuidado y esmerado protocolo de atención a los reyes”. El palacio de Sobrellano, inaugurado el 28 de agosto de 1881, sería la estancia real a la que también se sumaría la reina Isabel II y durante su estancia se organizarían diversas actividades, incluida una revista naval protagonizada por seis buques de Trasatlántica: *Puerto Rico*, *Ciudad Condal*, *Alfonso XII*, *Gijón*, *España* y *Antonio López*.

su vida cuando se encontraba en la cúspide de su trayectoria vital y empresarial. El sepelio del primer marqués de Comillas representó una imponente manifestación ciudadana de respeto y admiración por su figura. Las Bolsas de Barcelona y Madrid reaccionaron con fuertes caídas en la cotización de las acciones del Banco Hispano Colonial y de la Compañía General de Tabacos de Filipinas<sup>3</sup>, los buques de Compañía Trasatlántica arriaron a media asta sus banderas y el rey Alfonso XII manifestó la conocida frase “España ha perdido uno de los hombres que más servicios le ha prestado”, aunque, como está demostrado, también había sido uno de los personajes de la época que más contraprestaciones había recibido.

La citada frase del monarca figura en el pedestal de un monumento que la burguesía catalana le erigió en 1884 en la ciudad de Barcelona, coronado con una estatua de cuerpo entero obra del escultor Venancio Villamitjana.<sup>4</sup> En 1883 el ayuntamiento de Comillas abrió una suscripción popular para erigir otro monumento en su villa natal, ciertamente impresionante, situado sobre un promontorio, que fue iniciado por Cristófol Cascante y continuado a su fallecimiento por Lluís Domènech i Montaner hasta su inauguración en 1892. La ciudad de Cádiz, tan estrechamente vinculada a la existencia de Trasatlántica, erigiría asimismo otro monumento en la alameda de Apodaca, inaugurado el 12 de octubre de 1922 y la ciudad de Santander le dedica una de sus calles más céntricas.

En agosto de 1879, el Gobierno español publicó el pliego de condiciones del concurso de transporte postal a Manila y en enero de 1880 se lo adjudicaría la naviera del marqués de Campo, con una subvención de 49.500 pesetas por cada viaje redondo mensual. Esta circunstancia determinó la decisión de Olano Larrinaga y Cía. de abandonar la línea de Filipinas, momento en el que entra en escena la Compañía General de Tabacos de Filipinas con una flota de cuatro buques que, por razones administrativas y operativas, estaban tripulados por personal de Compañía Trasatlántica.

En 1884 Compañía Trasatlántica había intensificado su presencia en Filipinas a través de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, donde competía de manera desigual con la flota del marqués de Campo, que era el proveedor oficial de la línea de soberanía. Esta se había iniciado en 1858 merced a sendos tratados con Inglaterra y Francia, por los que la correspondencia oficial a los archipiélagos de Filipinas, Carolinas y Marianas estaría a cargo de las navieras P&O y Messageries Maritimes. En 1871, otra naviera española, Olano Larrinaga y Cía. inició una línea regular entre los puertos de Liverpool, Barcelona y Manila ajena al contrato oficial.

En aquel año, la Compañía General de Tabacos de Filipinas estableció una línea regular con cabecera en el puerto de Liverpool y destino final en Manila a través del canal de Suez, con escalas en Santander, Cádiz, Barcelona, puertos del Mediterráneo y Colombo. Los buques recibieron los nombres de *Isla de Panay*, *Isla de Luzón*, *Isla de Cebú* e *Isla de Mindanao* y entraron en competencia con la flota del marqués de Campo, cuyo primer año de vigencia se saldó con unas pérdidas de 421.400 duros; lo cual motivaría la firma de un contrato que se extendería hasta 1887 por el que Trasatlántica gestionaría los buques de Tabacalera con un canon anual de 623.414 pesetas.<sup>5</sup>

Al contrario, la competencia de Trasatlántica había causado impacto en los resultados de la naviera del marqués de Campo. La salud de su propietario se había resentido de modo que llegó la oportunidad para que Claudio López asumiera el control del tráfico oficial a Filipinas tras alcanzar un acuerdo con su gran competidor, al que adquirió una flota de once buques en diez millones de pesetas; cantidad de la que se

---

<sup>3</sup> *La Vanguardia*, 18 de enero de 1883.

<sup>4</sup> La estatua fue derribada y fundida para munición en 1936 por los anarquistas de la CNT y después de la guerra civil, en 1944, sería repuesta aunque con unos estándares de calidad muy inferiores a la original.

<sup>5</sup> GIRALT I RAVENTÓS, Emil (1981). *La Compañía General de Tabacos de Filipinas 1881-1981*, p. 71, Compañía General de Tabacos de Filipinas, Barcelona.

abonaría la mitad en efectivo y el resto en acciones y obligaciones. Para ello pondría en circulación dos mil acciones que tenía en cartera y emitió 20.000 obligaciones de la serie B, de 500 pesetas cada una, amortizables en 25 años a un interés del seis por ciento.<sup>6</sup> En la tabla 4.2 relacionamos los buques adquiridos en esta operación.

Tabla 4.2 Flota adquirida en 1884 al marqués de Campo

Buque	Tonelaje
<i>Reina Mercedes</i>	6.360
<i>Veracruz</i>	5.316
<i>Santo Domingo</i>	6.250
<i>España</i>	5.645
<i>Méjico</i>	4.000
<i>Barcelona</i>	4.050
<i>Panamá</i>	4.000
<i>Viñuelas</i>	5.625
<i>Turia</i>	6.100
<i>Venezuela</i>	4.572
<i>Ebro</i>	2.600

Fuente: Anexo *Memoria* Compañía Trasatlántica 1961

Resuelto el acuerdo con Trasatlántica, el 14 de marzo de 1884 el marqués de Campo dirigió una instancia al Gobierno en la que solicitaba el traspaso del contrato a favor de la primera, lo que se resolvió en abril del citado año y en 1885 la compañía de Claudio López decidió, asimismo, rescindir el contrato de gestión de la flota que mantenía con la Compañía General de Tabacos de Filipinas, con lo que los cuatro buques adscritos a dicho servicio pasarían a engrosar la flota propia de Trasatlántica. Es de advertir que en 1884 y 1885 se produjeron las pérdidas de los buques *Gijón* y *Alfonso XII*<sup>7</sup>; sin embargo, la reciente adquisición de la flota del marqués de Campo haría innecesaria la adquisición de nuevos buques para reemplazar a los perdidos, hasta el punto de que en 1885, inmersa en el contexto de una crisis marítima internacional, la compañía se desprendió de los buques *Barcelona*, *Coruña* y *Puerto Rico* a armadores de segundo nivel, aun cuando la venta de ambos había resultado deficitaria. En aquel año, antes de la operación de compra de la flota del marqués de Campo, Trasatlántica poseía una flota de 25 buques, como se relaciona en la tabla 4.4.

En 1885, con el país sobresaltado por el fallecimiento del joven monarca Alfonso XII, las relaciones entre el Gobierno y Trasatlántica habían entrado en una fase de confrontación con motivo de la deuda contraída por el primero con motivo del traspaso de activos y pasivos de Antonio López y Cía. a Trasatlántica. La cuerda se tensó de tal manera que el marqués de Comillas llegó a presentar ante el ministro de Fomento la solicitud de rescisión del contrato de la línea de las Antillas y exigía una indemnización por daños y perjuicios. En la tabla 4.3 vemos la relación de las principales navieras españolas en el citado año.

<sup>6</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *La Marina cántabra. Desde el vapor*, p. 225, Diputación Provincial de Cantabria, Santander.

<sup>7</sup> Naufragó el 13 de febrero de 1885 después de tocar fondo en la baja de Gando (Gran Canaria). No hubo víctimas, pero se perdieron diez millones de reales en oro destinados a la Hacienda en Cuba; nueve de las diez cajas serían recuperadas y también se perdieron 39.000 pesetas de lotería española. Para más detalles, véase: MARRERO ÁLVAREZ, Manuel. *Recuerdos del pasado. Alfonso XII. Tres barcos y un rey/2* (publicado el 1 de mayo de 2016 en [www.puentedemand.com](http://www.puentedemand.com); consultado el 20 de agosto de 2017).

El Gobierno se sintió contra las cuerdas y convocó un nuevo concurso para las líneas a EE.UU., México, Venezuela, Colombia, Argentina, Guinea española y Marruecos e invitó a Trasatlántica a presentarse. Como parece obvio, el concurso, dado el calibre del pliego de condiciones y la flota necesaria para ello, sólo podía atenderlo la compañía de Claudio López, a quien le sería adjudicado en noviembre de 1886.<sup>8</sup> Para mayor satisfacción, el gobierno de México firmó otro contrato con Trasatlántica para el establecimiento de una línea entre Veracruz, La Habana y Nueva York y el gobierno de Costa Rica favorecería a la naviera española con sustanciosas rebajas sobre los derechos de las mercancías transportadas en sus buques.

Tabla 4.3 Flota mercante española 1885

Naviera	TRB	Nº buques
Compañía Trasatlántica	64.207	25
Marqués de Campo	32.505	19
José Roca y Cía.	14.242	17
Cía. Navegación La Flecha	11.716	10
Línea de Vapores Serra	11.305	9
Manuel M <sup>a</sup> Arrótegui	9.866	7
<b>TOTAL</b>	<b>143.841</b>	<b>87</b>

Fuente: Lista Oficial de Buques 1886

Trasatlántica tenía en 1886 una flota formada por 28 buques, de los que solo dos rebasaban las cuatro mil toneladas de registro bruto –*Isla de Luzón e Isla de Mindanao*– y la mayoría eran buques de algo más de dos mil toneladas. Casi por mitades habían sido construidos en la década de los setenta y la siguiente y solo cinco correspondían a la década de los años sesenta. La edad media era de 12 años y cinco buques tenían menos de cinco años. El valor ascendía a 2.930.000 pesos fuertes, según estimaciones de la prensa catalana<sup>9</sup>. En la tabla 4.4 vemos la relación de la flota entonces existente.

A partir de 1886, las relaciones entre el Estado y Trasatlántica, aunque en apariencia correctas, no fueron del todo equitativas, pues el marqués de Comillas, consciente de su posición predominante en el concierto naviero nacional, relajó el nivel de exigencia respecto de los compromisos contractuales, produciéndose frecuentes quejas por la calidad del servicio, lo que motivaría sanciones que la dirección de la compañía trataría de revocar mediante el empleo de intrincados recursos. En las altas esferas, la relación entre Claudio López y el poder discurría a unos niveles placenteros de intereses mutuos y prueba de ello es que en el citado año el Gobierno acordó la transformación y sustitución de la deuda flotante y los empréstitos anteriores de Cuba por una nueva emisión de 1.240.000 billetes hipotecarios, de lo que se ocuparía el Banco Hispano Colonial la entidad que se ocuparía de la conversión de las deudas y del servicio financiero de la nueva emisión.

Trasatlántica, en un intento para regularizar la situación de sus obligaciones en circulación, puso en marcha en el citado año una nueva emisión de 54.550 obligaciones a 30 años y un interés del 4%, que

<sup>8</sup> El acuerdo sería ratificado por el Congreso (260 votos a favor y 17 en contra) y el Senado (1256 votos a favor y 10 en contra). Este contrato obligó a Trasatlántica a modificar los artículos 8 y 9 de sus estatutos y los cinco primeros de su reglamento. Con ello, las acciones pasaron a ser nominativas y toda transferencia de las mismas debería ser notificada al Gobierno; la razón es obvia: se trataba de evitar que las acciones pudieran caer en manos de intereses extranjeros.

<sup>9</sup> *El Diluvio*, 14 de diciembre de 1886.



sería escriturada en julio de 1888; se trataba de retirar la emisión anterior al 6% y tuvo éxito, puesto que un año más tarde la totalidad de las obligaciones antiguas habían sido rescatadas.<sup>10</sup>

Cierto es que antes de que el contrato le fuera adjudicado, el marqués de Comillas echaría mano del discurso del victimismo y la amenaza velada: “Si el contrato no es renovado, la Trasatlántica no podrá vivir. Ello personalmente me importa poco, con mi patrimonio responderé a los que confiaron el suyo, y para vivir no me faltará, aunque tenga que ganármelo con un empleo. Pero el Gobierno debe pensar que se encontrarán en la miseria treinta mil personas”.<sup>11</sup>

Tabla 4.4 Flota de Compañía Trasatlántica (1886)

Buque	Año	TRB
<i>Comillas, ex Infanta Isabel</i>	1863	1.932
<i>Guipúzcoa, ex Príncipe Alfonso</i>	1863	1.927
<i>P. Satrustegui, ex Antonio López</i>	1865	2.171
<i>Baldomero Iglesias, ex Ebro</i>	1866	1.508
<i>San Ignacio de Loyola, ex Viñuelas</i>	1867	3.008
<i>Méndez Núñez</i>	1870	2.331
<i>España, ex Edinburgh Castle</i>	1872	2.679
<i>Ciudad Condal, ex Washington</i>	1872	2.576
<i>Habana, ex Ernst Moritz</i>	1872	2.597
<i>Coruña, ex Méndez Núñez</i>	1872	1.843
<i>Vizcaya, ex Santander</i>	1872	2.486
<i>Rabat, ex Pasages</i>	1872	791
<i>Isla de Cebú</i>	1878	3.242
<i>Isla de Luzón</i>	1882	4.252
<i>Veracruz, ex Vitoria</i>	1875	2.909
<i>Panamá, ex Bransksome Hall</i>	1875	2.086
<i>Méjico, ex Tiemtham Hall</i>	1876	2.101
<i>Santo Domingo, ex Dublin Castle</i>	1877	2.911
<i>Reina Mercedes</i>	1878	3.057
<i>Ciudad de Cádiz</i>	1878	3.084
<i>Antonio López</i>	1881	3.464
<i>San Agustín, ex Albano</i>	1882	2.359
<i>San Francisco, ex Landstown Tower</i>	1882	2.653
<i>Manuel L. Villaverde</i>	1882	1.198
<i>Cataluña</i>	1883	3.487
<i>Ciudad de Santander</i>	1883	3.488
<i>Isla de Mindanao</i>	1881	4.195
<i>Isla de Panay</i>	1882	3.558

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1886)

Algunos condicionantes de índole legal debieron existir para que el contrato, firmado en noviembre de aquel año, no apareciera publicado hasta el 28 de junio de 1887 en la *Gaceta de Madrid*. El pliego de condiciones obligaba a la compañía prestataria del servicio a disponer de una flota de doce buques para

<sup>10</sup> DÍAZ CANO, *op. cit.*, p. 49. En 1890 el Banco Hispano Colonial dirigiría la emisión de 340.000 billetes hipotecarios en Cuba y en 1987 la emisión de 400.000 obligaciones hipotecarias del Tesoro de Filipinas.

<sup>11</sup> PAPANOGLI, Giorgio (1984). *El marqués de Comillas don Claudio López Brú*, p. 93, Universidad Pontificia de Comillas, Madrid.

el servicio a las Antillas y seis para el servicio a Filipinas, además de cuatro buques auxiliares para cubrir las extensiones del servicio a puertos secundarios.<sup>12</sup> Para su autodefensa debían estar armados con dos cañones González-Hontoria de 90 mm, 20 fusiles Remington e igual número de sables de Marina. Si bien se exigía que todos los buques debían estar abanderados en España, se concedía a Trasatlántica la posibilidad de fletar buques extranjeros para este servicio sin abono de derechos de importación. Transcurridos los cinco primeros años del contrato, si la contabilidad de la concesionaria arrojase un excedente anual después de cubiertas las obligaciones, intereses y reservas, el gobierno podía exigir que la tercera parte de ese remanente fuera invertido en la mejora del servicio; para ello, Trasatlántica se obligaba a llevar una minuciosa contabilidad buque por buque que podría ser consultada en cualquier momento por el Estado.

Lo cual, como señala Díaz Cano, “una compañía como Trasatlántica dada tradicionalmente a la opacidad contable acabó convirtiendo esta minuciosa contabilidad barco por barco en las cuentas del Gran Capitán. Era norma habitual no celebrar las juntas generales de accionistas hasta los últimos días del siguiente año a aquel al que hacía referencia la memoria. Además, el consejo de administración no tenía por costumbre la cuenta de explotación del ejercicio, con lo que resultaba imposible conocer el resultado de la explotación real de cada línea, servicio o barco. Del mismo modo resultaba imposible el conocimiento público del cómputo de gastos reales de la compañía”.<sup>13</sup>

Como era de esperar, la concesión de este nuevo contrato suscitó sospechas de clientelismo que encontraron reflejo en la prensa de la época. El periódico catalán *El Diluvio* se preguntaba cómo era posible que triplicase la subvención del servicio a Filipinas sin exigir mejora en los buques adscritos al servicio; una duración de veinte años era demasiado tiempo y suponía el paso de una generación; y la opacidad contable y mercantil de una compañía que ejercía un rol monopolístico dentro del entramado marítimo nacional y ocultaba su realidad financiera, para lo cual el analista del citado periódico advertía de la falsedad de los beneficios declarados por Trasatlántica.

En 1887 se celebró en Cádiz la Exposición Marítima Internacional, en la que Trasatlántica obtuvo Medalla de Honor. La muestra ocupaba una superficie de 180.000 metros cuadrados y fue inaugurada el 15 de agosto del citado año por Segismundo Moret. La bahía gaditana se llenó de buques que llegaron procedentes de numerosos puntos de Europa y la experiencia se convirtió en una especie de ensayo de la Exposición Internacional de Barcelona coincidente con el IV Centenario del Descubrimiento de América.

En diciembre de 1887 inició su primer viaje a la Guinea el buque *San Francisco* y Trasatlántica contrató en astilleros británicos la construcción de los trasatlánticos *Alfonso XII*, que sería destinado a la línea de Cuba y *Buenos Aires*, para la línea del Plata, al que seguiría en 1889 un buque gemelo llamado *Montevideo*. “Estos barcos fueron excelentes en su juventud. Eran de línea radicalmente diferente de la pareja de Dumbarton: tenían proa recta y en general ya, la clásica silueta de vapor de pasaje de comienzos del siglo XX”.<sup>14</sup>

En 1888 adquirió el buque *Larache* para la línea de Marruecos y en territorio de Guinea levantó unas factorías en Fernando Poo y Elobey y con el astillero Denny, Dumbarton, se firmó el contrato para la construcción de los buques *Alfonso XIII* y *Reina María Cristina*; ambos, en el decir de González

---

<sup>12</sup> Al buque *Joaquín del Piélagos* se sumarían los buques *Tánger*, *Rabat* (ex *Pasages*) y *Mogador*.

<sup>13</sup> DIAZ CANO, *ibidem*, p. 50.

<sup>14</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 227.

Echegaray, “marcan el punto culminante de la época romántica en arquitectura naval”<sup>15</sup>, con una estampa marinera rematada por cuatro palos, una chimenea y proa de violín.

En el periodo comprendido entre 1889 y 1891 la flota de Trasatlántica registró la pérdida de tres buques: *Isla de Cebú*, el 21 de febrero de 1889, en las proximidades de la Estaca de Bares; *Vizcaya*, el 30 de octubre de 1890, en la costa atlántica de EE.UU. cuando cubría la línea entre Nueva York y La Habana y Veracruz, el 2 de octubre de 1892, hundido a tres millas del puerto de su mismo nombre. Para desguace fueron vendidos los buques *Comillas*, *Coruña*, *España*, *P. Satrústegui* y *Méndez Núñez*.

En 1888 se produjo una reducción de capital social de la compañía, por importe de 25.080.000 pesetas, lo que la dejó en 24.920.000 pesetas, sin que en la memoria correspondiente al ejercicio se haga mención o se dé explicación a la razón por la que se produjo esta modificación del estado de los fondos propios. Para el servicio de las factorías de Guinea española se compró en 1890 un barco que recibió el nombre de *Fernando Poo*.

El afán emprendedor y la visión de los negocios hizo que en mayo de 1897, Claudio López y su cuñado Eusebio Güell participaran en la creación de la compañía aseguradora Banco Vitalicio de España, resultado de la fusión de dos aseguradoras existentes y consolidadas: La Previsión y Banco Vitalicio de Cataluña.<sup>16</sup> El capital social inicial ascendía a 15 millones de pesetas y los citados protagonistas asumieron la presidencia y vicepresidencia de la nueva entidad, respectivamente.

#### 4.1.2 TRAS EL DESASTRE COLONIAL DE 1898

Cuando acabó la pesadilla del desastre colonial y se firmó el Tratado de París, Trasatlántica resultó ganadora del concurso para la repatriación de los soldados españoles a un coste para las arcas del Estado de cien pesetas por cada hombre; cifra nada despreciable si tenemos en cuenta que veinte años después, el precio medio del billete a La Habana era de 75 pesetas.<sup>17</sup> Entre 1895 y 1899 Trasatlántica repatriaría a 235.286 personas en 194 expediciones a Cuba, 41 a Filipinas y dos a Puerto Rico. Para realizar esta descomunal operación para la época, la compañía fletaría 23 buques adicionales –dos de ellos, *Alicante* y *Montserrat* serían habilitados como hospitales– y la flota en su conjunto navegó 2.347.000 millas.<sup>18</sup>

Esta situación causó una especial preocupación al marqués de Comillas y su círculo inmediato, por lo que Claudio López intervino con cierta discreción en las negociaciones que condujeron al Tratado de París. Son conocidas sus conversaciones con Eugenio Montero Ríos y el embajador Fernando de León y Castillo, lo que le permitió conocer y manejar información de primera mano sobre las desafortunadas negociaciones celebradas en la capital francesa. Dos de las empresas señeras del marqués se vieron afectadas por el nuevo escenario, de modo que tanto Compañía Trasatlántica como la Compañía General de Tabacos de Filipinas tuvieron que adaptarse a la nueva realidad debido a la pérdida colonial. Al mismo tiempo, el Gobierno planteó a Trasatlántica un nuevo escenario en las relaciones contractuales, acordando reducir el importe de la subvención anual en 740.782 pesetas el primer año y en medio millón cada año siguiente hasta la finalización del contrato.

A partir de entonces, los servicios de soberanía serían reorganizados en ocho líneas:

- 1.- Línea de Cuba y México (dos expediciones mensuales).

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 226.

<sup>16</sup> *La Previsión* fue fundada el 2 de junio de 1880, presidida por José Ferrer y Vidal y entre los miembros de la junta de gobierno se encontraba Eusebio Güell y Bacigalupi. El Banco Vitalicio de Cataluña fue constituido el 28 de enero de 1881 en Barcelona.

<sup>17</sup> ASÚNSOLO GARCÍA, José Luis (1999). “La Compañía Trasatlántica Española en las guerras coloniales del 98”. *Militaria, Revista de Cultura Militar*, p. 87.

<sup>18</sup> Para más detalles, véase: GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1964). “Los santos transportes”. *Revista General de Marina*, tomo 166, pp. 59-72.

- 2.- Línea de Venezuela y Colombia (una expedición mensual).
- 3.- Línea de Filipinas (trece expediciones anuales con extensión a China y Japón).
- 4.- Línea del Río de la Plata (una expedición mensual).
- 5.- Línea del Brasil y Pacífico Sur (una expedición mensual).
- 6.- Línea de Canarias (una expedición mensual).
- 7.- Línea de Fernando Poo (seis expediciones anuales)
- 8.- Línea de Tánger (sin variación).

Esta modificación de los servicios representaba un incremento anual de 266.826 millas navegadas y una reducción de 3,38 pesetas en el precio medio de la subvención. Sin embargo, esta cesión económica contraria a sus intereses por parte de Trasatlántica, el constante retraso de los pagos por parte de la administración del Estado y la exaltación patriótica de la labor realizada durante la guerra hispano-americana, sería desde entonces un lastre cuyo argumento se repetiría en cada una de las memorias anuales de la compañía; lo cual se traduciría, en pocos años, en una aparente ventaja para que accediera a los concursos para la construcción de los puertos de Melilla y Chafarinas; y la obtención de concesiones en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife para la construcción de muelles y almacenes, o en sus proyectos de explotación agropecuaria en el valle del Moka, donde solicitó una concesión de mil hectáreas o la instalación de una factoría en Río de Oro.

Las circunstancias derivadas del desastre de 1898 obligaron a España a aceptar la realidad de verse convertido en una potencia de segundo orden dentro del concierto internacional. La aceptación de esta realidad se transmitirá a una sociedad española imbuida de un marcado espíritu de derrota colectiva. La respuesta de la clase política a este espíritu de derrota se configurará a través de un movimiento colectivo conocido como regeneracionismo y que sólo responderá al espejismo de su nombre.

Desde el punto de vista económico, la pérdida de Cuba y Filipinas significó la repatriación de un importante flujo de capitales. Las relaciones comerciales y presupuestarias entre estas colonias y la metrópoli eran habitualmente deficitarias para la nación, por lo que la repatriación de capitales encontraría su asiento en la industria española que, definitivamente, había perdido el tren de la segunda revolución industrial y era incapaz de competir en los mercados internacionales, por lo que constantemente reclamará protección y apoyo del Estado español.

La flota de Trasatlántica había envejecido prematuramente debido a la intensa explotación de los buques durante los últimos cuatro años. Las deudas contraídas eran de gran calibre, y los pagos pendientes por parte del Estado se dilataban más de lo deseado. La compañía tenía que reorganizar las líneas, que con el comienzo del nuevo siglo serían más largas y tendrían menos subvención. Además, el personal y el escalafón habrían de adecuarse a la nueva situación. El objetivo consistía en mantener las líneas de pasaje, en las que había cosechado un prestigio indudable y, al mismo tiempo, se rechazó la posibilidad de competir abiertamente con los armadores del Cantábrico, que se habían especializado en tráficos “tramp” (carbón, minerales y granos).

En 1900 y al amparo de su privilegiada relación contractual con el Estado, Trasatlántica figuraba como la primera naviera nacional, con una flota que sumaba 85.020 toneladas de registro bruto y superaba en 35.000 toneladas a la flota de Ramón de la Sota. Desde 1882 y hasta el cierre del siglo XIX, la compañía había transportado 1.160.863 pasajeros<sup>19</sup>; aunque entre 1883 y 1891 no había repartido dividendos, a partir de entonces, los mejores resultados en las cuentas de explotación lo hicieron posible.

---

<sup>19</sup> Compañía Trasatlántica, *Memorias* 1882-1900.

En el estreno del siglo XX se produjo una reducción del capital social por importe de 9.968.000 pesetas, por lo que quedó fijado en 14.952.000 pesetas y escriturado el 8 de marzo de 1901 ante el notario Manuel Borrás y de la Palau, elevando a público un acuerdo de la junta general extraordinaria de fecha 19 de diciembre de 1900. Advierte Díaz Cano que “de un modo un tanto extraño esta reducción de capital coincide con una tendencia decreciente de la cuantía de las obligaciones en circulación, y todo ello registrando la naviera beneficios con una cierta regularidad”.<sup>20</sup>

A pesar de las vicisitudes sufridas, en 1901 Compañía Trasatlántica seguía siendo la primera naviera de España; es de observar que a comienzos del siglo XX surgen nuevas empresas navieras que serán competidores de importancia, aunque la que pudieran ejercer sobre Trasatlántica quedaba desdibujada por la existencia de los contratos firmados con el Estado, lo que le permitía obviar las dificultades de los fletes *tramp*.

El grupo empresarial del marqués de Comillas se movía con notable habilidad en las altas esferas del poder. En 1900, el Banco Hispano Colonial se adjudicó el servicio de conversión voluntaria de los billetes hipotecarios de Cuba y Filipinas todavía en circulación en deuda perpetua interior al 4%. Siete años más tarde, el mencionado Banco firmaría con el Ayuntamiento de Barcelona el contrato de reforma interior de la ciudad, adjudicándosele trabajos de expropiación, obras de derribo y urbanización, así como la emisión y el servicio de los bonos financieros emitidos al efecto.

#### 4.1.3 MOVIMIENTOS DE LA FLOTA ENTRE 1894 Y 1899

En 1894 Trasatlántica adquirió los buques *León XIII* y *P. de Satrústegui*, procedentes de la flota de la compañía British India, que serían destinados a la línea de Filipinas. A partir de 1895 los servicios de Trasatlántica fueron más militares que civiles y el grueso de su actividad giró en torno a la actividad bélica. En aquel año, además de la baja para desguace del buque *Santa Bárbara*, se produjo la pérdida del buque *Ciudad de Santander*, el 24 de marzo, en la isla de Lobos, estuario del Río de la Plata, en aguas de Uruguay y sin víctimas.

En 1895 Trasatlántica adquirió cinco buques en el plazo de dos semanas que recibirían los nombres de *Colón*, *Montserrat*, *Santiago*, *San Fernando* y *Santa Bárbara*; cedió a la autoridad del apostadero de La Habana el buque *Manuel L. Villaverde* y el remolcador *Antonio López*, siendo clasificados como unidades navales bajo jurisdicción militar. Al año siguiente, devuelto el buque *Santa Bárbara*, fueron adquiridos con pacto de dominio los buques *Alicante* (2º), *Don Álvaro de Bazán*, *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Covadonga* y *Magallanes*, siendo todos ellos abanderados e inscritos en la matrícula naval de Santander y pasaron a la Armada como cruceros auxiliares los buques *Alfonso XIII* y *Reina María Cristina*. A finales de aquel año, solo el buque *Antonio López* había navegado 75.216 millas, casi el doble de lo máximo aconsejado por la Royal Navy.

Cuando había concluido la fase crítica de transporte de tropas, en 1897 se devolvieron los buques *San Fernando*, *Don Álvaro de Bazán* y *Nuestra Señora de Guadalupe*. En 1898 causaron baja los buques *Baldomero Iglesias*, *Reina Mercedes* y *España* y un año después se procedió a la devolución de los buques *Santiago*, *Colón*, *Covadonga* y *Magallanes*, los tres últimos de cuatro palos y dos chimeneas. De esta flota eventual de transporte, Trasatlántica se quedó con los buques *Alicante* y *Montserrat*.

## 4.2 LA GUERRA DE 1898. EL PAPEL DE LA MARINA MERCANTE

La guerra hispano-americana de 1898 seguirá siendo, a pesar de su corta duración y los sencillos trazos de su desarrollo bélico, un hecho histórico de perdurable memoria tanto en el orden político como

---

<sup>20</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 73.

estratégico, naval y económico. La campaña de las Antillas, acontecida entre los meses de abril y agosto de 1898, al margen del doloroso saldo de vidas humanas, registró la pérdida de doce buques por acción bélica con un total de 20.000 toneladas de arqueo bruto, cifra nada despreciable para la época en cualquier potencia marítima.

Observemos brevemente los antecedentes más destacados. Los últimos años del siglo XIX se caracterizaron por una latente insurrección en las colonias de ultramar, en 1879 se había producido la denominada “guerra chiquita”, que fue sofocada con relativa facilidad, pero los dirigentes que habían huido reaparecieron en 1884 en EE.UU., donde encontraron el terreno abonado para continuar con la sublevación. En 1892, José Martí declaró en Key West las bases de un Estado cubano independiente y en 1895 estalló en la isla caribeña una revuelta general apoyada con un intenso contrabando de armas desde suelo norteamericano.

El gobierno de Cánovas del Castillo envió un ejército de cien mil hombres a Cuba en el transcurso de un año, en su mayor parte a bordo de buques de Compañía Trasatlántica. El general Arsenio Martínez Campos, el militar más prestigioso de la Restauración canovista<sup>21</sup>, fue nombrado capitán general para combatir el brote rebelde cubano; el Gobierno le otorgó su confianza en reconocimiento a su actuación en la anterior confrontación caribeña, pero en esta ocasión fracasaría debido a que los insurrectos, imbuidos de un fuerte espíritu para lograr la independencia, rechazaron sus propuestas de paz y regresó a España con la amargura del fracaso de su misión. Martínez Campos fue sustituido por Valeriano Weyler, personaje controvertido, que llegó en 1896 a Cuba.

La prensa norteamericana, convenientemente aleccionada, se encargó de deformar la situación y propagaba la dureza de las acciones militares a medida que fracasaban los intentos para aislar y reducir a los revolucionarios. Los acontecimientos se precipitaron tras el asesinato de Cánovas del Castillo, el 8 de agosto de 1897, a manos de un anarquista italiano, en el balneario de Santa Águeda (Guipúzcoa). En octubre siguiente, cuando el Partido Liberal de Sagasta llegó al poder, relevó a Weyler y le sustituiría por el general Ramón Blanco y Erenas, que volvió a la isla por segunda vez, en un último intento por conservar la principal provincia de ultramar, otorgando la autonomía que los cubanos habían pedido, pero ya era demasiado tarde.

El cónsul de EE.UU. en La Habana, partidario de la causa separatista, reclamó la presencia de un buque de guerra de su país con la excusa de proteger los intereses durante la revuelta cubana y como aliento a la causa de los sublevados. El 25 de enero de 1898 arribó a la bahía habanera el acorazado *Maine*; el gobierno español lo interpretó como un gesto de buena voluntad y envió a Nueva York a los cruceros *Vizcaya* y *Oquendo* en devolución de la visita. El 15 de febrero se produjo la explosión interior del buque y encendió la mecha de la guerra avivada por la prensa amarillista estadounidense controlada por Hearst y Pullitzer, que posicionó a la opinión pública contra España y aceleraría el curso de los acontecimientos, hasta el 21 de abril de 1898, en que se produjo la declaración de guerra.<sup>22</sup>

Aspecto destacado en esta etapa fue la captura en alta mar de buques españoles por las unidades dedicadas al bloqueo. Desde el primer día de la guerra hasta el armisticio, se registraron hasta cuarenta

---

<sup>21</sup> El pronunciamiento del general Arsenio Martínez Campos, el 29 de diciembre de 1874 en Sagunto, puso fin a la Primera República española y la restauración de la dinastía de los Borbones, en la figura de Alfonso XII.

<sup>22</sup> Existe una amplia bibliografía sobre la guerra hispano-cubana de 1898, que aumentaría considerablemente al cumplirse el centenario del desastre. Citaremos, entre otros, a CERVERA PERY, José (1998), *La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias*, ed. San Martín, Madrid; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1998a), *La guerra del 98. Las campañas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas* (Aguilar, Madrid); del mismo autor (1998b), *Operaciones de la guerra de 1898. Una revisión crítica* (Actas Editorial, Madrid).

incidentes navales incluidos en otras tantas capturas de buques españoles, con un registro aproximado de 30.000 toneladas brutas y cargamentos por un valor próximo al millón de dólares de la época.

El real decreto de 23 de abril de 1898, además de autorizar la creación del Servicio de Cruceros Auxiliares de la Marina Militar y hacer declaración de fidelidad a los preceptos del derecho de gentes, otorgaba un plazo a favor de cinco días a los buques mercantes norteamericanos surtos en puertos españoles para que libremente pudieran salir de los mismos (art. 22).

La realidad demostraría notables contradicciones. El cónsul de EE.UU. en Cádiz, Mr. Adams, escribe un informe confidencial destinado al secretario de la Marina de Guerra de su país, en el que hace constar que, de los cinco buques de la flota de Pinillos Izquierdo y Cía., tres podrían ser artillados como cruceros-auxiliares. Una semana después del mensaje del presidente McKinley, España rompió relaciones diplomáticas con EE.UU. y éste llamó a un bloqueo naval de Cuba. El 25 de abril, el Congreso aprobó la resolución de guerra y cinco días después la flota del almirante George Dewey llegó a la bahía de Manila procedente del mar de China, iniciando a la mañana siguiente el ataque en el que seis horas después ya había hundido o capturado la totalidad de la flota española del Pacífico, al mando del almirante Montojo Pasarón. Esta fácil victoria motivó que la administración norteamericana pusiera a Filipinas bajo su control a partir del 18 de agosto del citado año.

#### 4.2.1 TRASATLÁNTICA, FLOTA AUXILIAR DE LA ARMADA

Coincidiendo con el inicio del conflicto y en cumplimiento de los términos del contrato de soberanía, la mayor parte de la flota de Trasatlántica fue requerida para la prestación de servicios militares de transporte de guerra. El marqués de Comillas ofreció siete buques para su transformación en cruceros auxiliares: *León XIII*, *Alfonso XII*, *Alfonso XIII*, *P. de Satrustegui*, *Reina María Cristina*, *Montevideo* y *Buenos Aires*. Además, para el envío de tropas españolas a suelo cubano, aportaría otros diez buques: *Montserrat*, *Santiago*, *San Fernando*, *Santa Bárbara*, *Colón*, *D. Álvaro de Bazán*, *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Covadonga*, *Alicante* y *Magallanes* y fletaría otros cuatro a armadores nacionales: *Juan Forgas*, *Puerto Rico*, *Gran Antilla* y *Miguel Gallart* y desde el primer momento puso a disposición de las autoridades militares el buque *Manuel L. Villaverde*.

Señala Llorca Baus que el Estado se comprometía a pagar por este flete 574.351 pesetas; sin embargo, Claudio López acataría la orden sin aceptar a cambio ni una peseta, aunque se mantendría inflexible en lo relativo al mando de sus buques, de modo que el ministro de Marina, José María Beranger, cedería ante la imposición de Claudio López para que el mando de la flota estuviera a cargo de los capitanes de Trasatlántica, mientras que el mando militar, en una relación profesional ambivalente, sería ejercida por oficiales del Cuerpo General de la Armada.<sup>23</sup>

Según los datos de la propia Trasatlántica, entre marzo de 1895 y mayo de 1897 fueron transportados 181.738 hombres a Cuba, 4.727 a Puerto Rico y 27.768 a Filipinas, aunque en este caso las cifras difieren según los autores. Desde que comenzó el operativo de transporte hasta el final de la contienda, los buques de Trasatlántica, propios y fletados, movieron 687.602 personas, de las cuales 43.905 correspondían a oficiales, 585.522 soldados, 33.345 familiares de militares y 22.831 empleados. Luego vendría la repatriación de las tropas, que sumaría la cifra de 235.286 personas, de ellos 18.310 jefes y oficiales, 204.168 soldados, 14.808 familiares de militares, con lo que suma total asciende a 922.888 personas.<sup>24</sup> Solo en 1895 embarcaron con destino a Cuba 5.396 jefes y oficiales y 103.321 soldados; como la

<sup>23</sup> LLORCA BAUS, Carlos (1990). *La Compañía Trasatlántica en las campañas de ultramar*, p. 137, Ministerio de Defensa, Madrid.

<sup>24</sup> Cifras recogidas en la documentación de Trasatlántica depositada en la Biblioteca de Temas Gaditanos, citadas por Llorca Baus y González Echegaray.

capacidad de la flota resultaba insuficiente y había que mantener las líneas postales regulares, la dirección de Trasatlántica demostró una gran capacidad de organización.

Algunos buques fueron artillados en calidad de cruceros auxiliares y embarcaron oficiales de la Armada para ocuparse de las operaciones en mando compartido con las tripulaciones civiles. Como es muy conocido, el bloqueo de Cuba impuesto por la flota norteamericana del almirante Sampson se vio brillantemente forzado en dos ocasiones frente a las costas de Cienfuegos y Matanzas por el trasatlántico *Montserrat*, al mando del legendario capitán Manuel Deschamps<sup>25</sup>, el único marino mercante cuyos restos reposan en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Cuando acabó la guerra, el conflicto bélico le había costado a Trasatlántica la pérdida de los buques *Alfonso XII*, en el puerto de El Mariel; *Santo Domingo*, en la isla de Pinos; *Antonio López*, en Puerto Rico; *Isla de Mindanao*, en Cavite; y *Méjico* y *Panamá*, éstos dos últimos apresados por la U.S. Navy. No obstante, como enfatiza Juan A. Díaz Cano, estas pérdidas materiales serían recompensadas por los sucesivos gobiernos a través de concesiones y beneficios legislativos a favor de la compañía del marqués de Comillas.

#### 4.2.2 CAPTURAS DE BUQUES ESPAÑOLES

Entre las cuarenta capturas realizadas destacaron, por su importancia, las de los buques trasatlánticos *Panamá*, *Miguel Jover* y *Catalina*; los mixtos de carga y pasaje *Buenaventura*, *Pedro*, *Saturnina*, *Guido* y *Rita*, los correos insulares *Ambrosio Bolívar*, *Argonauta*, *Benito Estenguer* y *Humberto Rodríguez* y los veleros de altura *Frasquito*, *Carlos F. Roses* y *Lorenzo*, así como varias goletas, pailebotes y pesqueros.

Sin embargo, la captura más importante fue la del trasatlántico *Catalina*, de la flota de Pinillos Izquierdo, que mandaba el capitán Eduardo Fano Orbe. El 20 de abril de 1898 el buque español se encontraba en el puerto de Nueva Orleans, ciudad que ya se encontraba prácticamente en pie de guerra contra España. A pesar de las circunstancias, fue despachado con normalidad para La Habana por el consulado español para La Habana, sin recomendación, instrucción reservada o aviso alguno sobre lo probable e inevitable. Al amanecer del día 21, con práctico a bordo, se zarpó con sus bodegas cargadas de algodón y duelas para los puertos de Cádiz y Barcelona, con escala intermedia en la capital habanera para embarcar pasaje con destino a España.

Según el itinerario oficial, el buque *Catalina* tenía prevista su llegada a La Habana en la mañana del 24 de abril y comenzó su viaje con el cálculo hecho, sin forzar la máquina, para recalar en la fecha citada. Mientras, la guerra entre Estados Unidos y España había estallado. El 21 de abril, el almirante Sampson disponía de órdenes secretas, en Key West, para salir con su escuadra y bloquear la costa española de Cuba entre Cárdenas y Bahía Honda y al día siguiente se hizo a la mar al mando del North Atlantic Squadron. Ese mismo día, el crucero *Nashville* capturó al buque *Buenaventura*, de la compañía Larrinaga, ordenándole procediera a la base naval de Key West. El crucero USS *New York* detuvo al buque *Pedro*, de La Flecha, haciéndole embarrancar en la costa y conduciéndolo después a la citada base. El buque alemán *Renus*, que había salido de La Habana, también fue detenido por el crucero USS *New York*, aunque se le permitió continuar viaje.

---

<sup>25</sup> Nació en 1853 en La Coruña y falleció en 1923 en Barcelona. En 1878 ingresó en Compañía Trasatlántica y por su actuación en el bloqueo de Cuba fue reconocido por la reina y el Gobierno con la Cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo rojo. En diciembre de 1998, con motivo del centenario del desastre de 1898, sus restos fueron inhumados en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).



Al conocerse la noticia de la declaración de guerra en La Habana, la ciudad se aprestó para la defensa, aunque sin demasiadas ilusiones, pero también sin desmayo. En la bahía, las fuerzas navales españolas –bajo el mando del capitán de navío Marengo– estaban integradas por unidades dispares y mediocres. Los pequeños cruceros *Marqués de la Ensenada*, *Conde de Venadito* y *Alfonso XIII*, éste último desarmado; los cañoneros *Nueva España*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Marqués de Molíns*, *Magallanes*, *Águila* y *Flecha* y el transporte *Legazpi*.

Entre los buques mercantes que se encontraban en la bahía de La Habana figuraba el trasatlántico *Reina María Cristina*, que zarpó en los primeros momentos y consiguió zafarse del bloqueo enemigo, también estaban los trasatlánticos *Santo Domingo* y *Montevideo* y los mixtos *Vivina*, *Miguel Jover* y *Buenaventura*. Mientras tanto, el buque *Catalina*, ignorando cuanto sucedía, se fue acercando al Morro habanero en la madrugada del 24 de abril y al amanecer largó la señal pidiendo práctico. La respuesta fue un cañonazo de aviso del crucero ligero USS *Detroit*, que se mantenía abierto a la costa y en el límite del alcance de las baterías del Morro, Santa Clara y La Cabaña. El capitán Fano ordenó parar la máquina y sin arriar la bandera española esperó la llegada de la dotación de presa; el comandante del crucero USS *Detroit* le indicó que procediera a la base de Key West, por lo que invirtió el rumbo hacia su destino de prisionero. A su llegada estaba el buque *Miguel Jover*, que había sido apresado por el crucero USS *Helena*; después llegó el buque *Saturnina*, apresado por el USS *Wintonia* y varios veleros de pequeño porte. Al día siguiente entró el mixto *Panamá*, de Trasatlántica, que había sido detenido en el estrecho de Florida; la goleta *Trinidad* y en las horas siguientes los vapores *Guido*, *Rita*, *Gallito*, *Benito Estenguer*, *Ambrosio Bolívar* y *Argonauta*; y los veleros *Antonia*, *Sofía*, *Conchita*, *Cándida*, *Carmencita*, *Engracia*, *Frasquito*, *Fernandito* y *Amapola*; todos ellos fueron amarrados próximos al trasatlántico *Catalina*.

El 27 de mayo siguiente, el Tribunal de Presas dio la razón al capitán del trasatlántico español; aquella captura había sido ilegal y al final de la guerra el buque tenía que ser devuelto a sus armadores. El 1 de septiembre, firmado ya el armisticio por la rendición de Santiago de Cuba, el trasatlántico *Catalina* fue puesto en libertad y el día 15 del citado mes abandonó la base naval norteamericana y puso rumbo a La Habana, desde cruzó el Atlántico y el 18 de octubre arribó a La Coruña, repleto de españoles que habían abandonado Cuba para siempre.

#### 4.3 CLAUDIO LÓPEZ BRÚ (1853-1925), SEGUNDO MARQUÉS DE COMILLAS

Claudio López Brú nació el 14 de mayo de 1853 en Barcelona y falleció el 18 de abril de 1925 en Madrid. Era el menor de los cuatro hijos de Antonio López y López, primer marqués de Comillas y de su esposa Luisa Brú Lassús; cuando aún no había cumplido cuatro años de edad, su padre había fundado la naviera Antonio López y Cía., germen de la futura Compañía Trasatlántica.

Como corresponde a su posición social, recibió una selecta educación en la que estudió Derecho en la Universidad de Barcelona y a su término viajó por Francia y Gran Bretaña para completar los estudios empresariales, lo que habría de permitirle una preparación adecuada cuando llegó el momento de asumir la dirección de los negocios familiares agrupados en el poderoso grupo empresarial. Ese papel estaba reservado inicialmente para su hermano Antonio, pero fallecido éste muy joven, le correspondió al joven Claudio asumir dicho destino por indicación expresa de su padre.

El 28 de mayo de 1881 contrajo matrimonio en Barcelona con María Gayón Barrié, una joven que entonces tenía 17 años, con quien no tuvo descendencia debido a su voto de castidad y fidelidad a la

Iglesia. En enero de 1883, al producirse el fallecimiento repentino de su padre<sup>26</sup>, heredó el título nobiliario que le convirtió en grande de España y se puso al frente del imperio económico gestado en el transcurso de las tres últimas décadas y que le habían situado en primera posición del panorama nacional de la época. A pesar de su salud débil, supo fortalecer la trayectoria empresarial con la creación de nuevas empresas, como hemos detallado en el transcurso del epígrafe dedicado a Trasatlántica. Estuvo muy ligado al sacerdote y poeta catalán Jacinto Verdaguer, quien había sido contratado en 1876 como capellán de la naviera y era el encargado de distribuir las cuantiosas limosnas de su mentor. En agradecimiento a su mecenazgo éste le dedicaría *La Atlántida*, considerada su obra capital.

Todas las fuentes consultadas le señalan como un claro ejemplo del paternalismo empresarial en la España de finales del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX, además de un ferviente defensor del cristianismo social, abanderado de la acción social de la Iglesia católica de la época. En el último cuarto del siglo XIX, la iniciativa de los marqueses de Comillas possibilitó el nacimiento y consolidación de un grupo empresarial formado por empresas financieras, navieras, ferroviarias, aseguradoras, comerciales, agrarias, industriales y mineras. Además de Compañía Trasatlántica, destacan el Banco Hispano Colonial, Banco de Crédito Mercantil, Compañía General de Tabacos de Filipinas, el astillero de Matagorda, el arsenal civil de Barcelona, la Refinería Colonial de Badalona y un variado número de sociedades mercantiles<sup>27</sup>, entre las que figuran actividades mineras y la posesión de inmensos territorios que sumaban en total unas 23.000 hectáreas.

En 1891 el papa León XIII (1878-1903) publicó la encíclica *Rerum novarum (Acerca de las nuevas cosas)*, que servirá de guía espiritual a Claudio López Brú y se convertirá en el fundamento de las relaciones laborales de su grupo empresarial. Esta visión de las relaciones entre patronos y trabajadores colisionaría frontalmente con los planteamientos del incipiente socialismo revolucionario español. En 1895, Claudio López fundó la Asociación General para el Estudio y a Defensa de los Intereses de la Clase Obrera y posteriormente el Consejo Nacional de Corporaciones Católicas. Las ideas paternalistas de Claudio López le llevarán a crear un modelo empresarial en el que tendrá cabida las mutualidades, cooperativas, economatos, escuelas para los hijos de sus obreros, retiros, casas baratas y pensiones.

En 1864, durante el transcurso del Congreso Católico celebrado en Tarragona, López diseñó el Plan de Acción Católica y la redacción de su reglamento. A partir de entonces, la implicación del marqués en la evolución del movimiento apostólico laico será plena, formando parte activa de sus órganos directivos. Para amplificar su acción dispondría de un periódico, *El Universo*, cuyo coste sería sufragado íntegramente por la hacienda particular del marqués de Comillas. En esa línea de actuación, en 1893 promovió una peregrinación de obispos a Roma, a su costa, haciendo el viaje a bordo de los vapores *Menorquín* y *Bellver*. Otra oportunidad que refleja el compromiso se advierte cuando con motivo de un terremoto ocurrido en el sur de Italia, Claudio López puso el buque *Cataluña* a disposición del Vaticano, para el traslado de los heridos a Civitavecchia.

Claudio López se mostró incansable en su aliento y propósito cristiano y siguió con la labor que le había encomendado el papa, que él asumió como una cuestión personal, para lo que sostuvo económicamente las actividades del padre Vicent, apóstol del catolicismo social en España, en proyectos como la creación de las Corporaciones Católicas Obreras y el Banco de León XIII.

---

<sup>26</sup> El fallecimiento de Antonio López sorprendió a su hijo Claudio recuperándose de una tuberculosis en Caldetas, al parecer contraída en una cacería con el monarca Alfonso XIII; la dolencia se agravaría de tal modo que el doctor Robert le pronosticaría apenas dos meses de vida, aunque la débil salud del segundo marqués de Comillas se recuperaría con frecuentes altibajos hasta su fallecimiento en 1925.

<sup>27</sup> Entre las que cabe citar las siguientes: Olalde y Cía., J. Puigdollers y Cía. Sociedad en Comandita y Pedro Pladellourens y Cía.

Unos meses antes de la publicación de la encíclica de León XIII habían terminado las obras del seminario de Comillas, germen de la futura Universidad Pontificia, que habían sido sufragadas por Claudio López. El proyecto del seminario había sido iniciado por Antonio López en 1881, a instancias del jesuita Tomás Gómez Carral, quien le animó a la fundación de un seminario de pobres, cuyas obras dieron comienzo en 1882. Tras el fallecimiento de su mentor, el proyecto sería continuado y terminado por su hijo Claudio. El seminario adquirió naturaleza jurídica a través del *Sempternam Dominici Gregis*, expedido el 16 de diciembre de 1890 por el papa León XIII.<sup>28</sup> El 10 de julio de 1891, Claudio López firmó el acta de fundación y su donación a la Santa Sede y en enero de 1892 abriría sus puertas. Sería en 1904 cuando el papa Pío X lo elevó a Universidad Pontificia con capacidad para otorgar los grados académicos en las Facultades de Filosofía, Teología y Derecho Canónico.<sup>29</sup>

Similar actuación se produciría en 1893, cuando se produjo la explosión del buque *Cabo Machichaco* en el puerto de Santander. El 3 de noviembre del citado año se encontraba atracado en el puerto de la capital cántabra con una carga variada y 43 toneladas de dinamita en 1.720 cajas que no habían sido declaradas. A mediodía, una explosión accidental de una bombona de ácido sulfúrico provocó un incendio a bordo que se propagaría con rapidez y sin posible control. Las tripulaciones de otros buques atracados en el puerto acudieron en su ayuda y entre ellos personal del buque *Alfonso XIII*, de Trasatlántica, liderados por el capitán Francisco Jaureguizar Cagigal y el inspector de la compañía en el puerto cántabro, Francisco Cimiano. El incendio atrajo a numerosos curiosos para seguir el curso de los acontecimientos cuando se produjo una violenta explosión en la bodega de proa donde se encontraba la dinamita. La onda expansiva fue de tal importancia que causó daños gravísimos en unos sesenta edificios, la muerte de 575 personas y unos cuatro mil heridos de diversa consideración.<sup>30</sup>

Desde el momento en el que Claudio López conoció la noticia, gestionó la salida de un tren especial desde Barcelona para desplazarse hasta Santander y dirigió personalmente los servicios de Trasatlántica a las labores de las autoridades locales y del Gobierno. El saldo de la tragedia sería igualmente doloroso para la compañía: 36 muertos, incluidos el capitán Jaureguizar y el inspector Cimiano y la pérdida del buque *Alfonso XIII*. El apoyo dado por Claudio López sería ampliamente reconocido por la ciudadanía santanderina y la prensa de la época, que promovieron nuevos reconocimientos nobiliarios que el interesado declinaría.

En 1894 tuvo ocasión de demostrar ante León XIII la potencia de la actividad que realizaba en su entorno. Aceptó la sugerencia del arzobispo de Valencia y asumió la organización, que financió en su mayor parte, de la gran peregrinación de obreros españoles a Roma, verdadera prueba de la vitalidad de la Acción Social española y del movimiento obrero católico frente a liberalismos, anarquismos y socialismos. Unas fuentes dicen que en sus barcos viajaron 18.000 obreros peregrinos, tres años después de la *Rerum Novarum*, para agradecer al Papa su preocupación por la “cuestión social” y las soluciones ofrecidas por la más alta autoridad católica, y felicitar a León XIII en el cincuentenario de su ordenación sacerdotal. El “Papa de los obreros” aprovechó la peregrinación española para beatificar a los apóstoles de Andalucía, el padre maestro Ávila y fray Diego de Cádiz.

Ese mismo año, después de la celebración en octubre del *IV Congreso Católico Nacional Español*, celebrado en Tarragona, la Junta Central de los Congresos Católicos, creada en 1888, se transformó en

<sup>28</sup> Claudio López mantuvo una excelente relación con el Papado, no sólo con León XIII sino también con Pío X, Benedicto XV y Pío XI. PAPANOGLI, *ibidem*, p. 137.

<sup>29</sup> Desde entonces y hasta 1956, la obra del marqués de Comillas aportó un cardenal, seis arzobispos, veinte obispos, doce jueves diocesanos, tres jueces de la Rota, veinte catedráticos, 287 canónigos, 311 prelados y un director general de las Obras Pontificias Misionales.

<sup>30</sup> CASADO SOTO, José Luis (1993). *La catástrofe del Machichaco*, pp. 41-103, Autoridad Portuaria de Santander.

Junta Central de Acción Católica, de la que Claudio López fue nombrado vicepresidente, cargo que el marqués de Comillas desempeñó durante treinta y un años, hasta su fallecimiento.<sup>31</sup>

La autoridad del marqués de Comillas era suprema e incuestionable y existen multitud de testimonios abrumadores, como se puede apreciar en la numerosa correspondencia que se conserva en diversos archivos. Entre 1883 y 1925 Claudio López ejerció un control absoluto sobre cada una de las empresas del conglomerado Comillas, a quienes en Barcelona conocían como “los trasatlánticos”, con lo cual estaba informado de todo y le correspondía dar el visto bueno e incluso, la toma de decisión final, lo que ponía de manifiesto la escasa capacidad de delegación, en todo circunscrita a su círculo más íntimo. En el caso de Compañía Trasatlántica, Claudio López resolvía las sanciones a trabajadores y pensionistas y, al mismo tiempo, cuando visitaba cualquiera de sus empresas, hacía gala de su magnanimidad recibiendo todo tipo de peticiones, dispensando favores más como un señor feudal que como un empresario capitalista del siglo XIX.<sup>32</sup>

En reconocimiento a su destacada labor social, Claudio López fue “uno de los hombres más condecorados del mundo”, pues estaba en posesión, entre otras, de las cruces de Beneficencia, Mérito Militar y Carlos III. Su militante papel en beneficio de la acción social católica, hicieron que Claudio López recibiera las dos más altas condecoraciones pontificias: la Orden de la Milicia Áurea, Espuela de Oro, Encomienda de San Gregorio Magno y la Orden Suprema de Cristo. En 1913 fue condecorado por el rey Alfonso XIII con el Gran Collar de la Orden del Toisón de Oro.<sup>33</sup> Poseía, además, Grandeza de España de primera clase con cargo de Gentilhombre de Cámara; Orden de Carlos III, Gran Cruz de Isabel la Católica y otras condecoraciones militares. En 1925 López desempeñó el cargo honorífico de comisario regio de la Exposición Universal de Barcelona. Fallecido el 18 de abril del citado año en Madrid, dos días después sería enterrado con gran pompa en la capilla panteón del palacio de Comillas, siendo trasladado el 19 de abril de 1953 a la iglesia de la Universidad Pontificia de Comillas.

Paradigma de un paternalismo social muy concreto, en noviembre de 1948 la Iglesia católica le abrió causa de beatificación, que fue secundada por el general Franco y a partir de 1952 intensificada desde la Universidad Pontificia de Comillas<sup>34</sup>, aunque no se ha resuelto por la autoridad eclesiástica. Al morir sin descendencia, el título y el control de los negocios pasó a su sobrino Juan Antonio Güell y López, hijo de Eusebio Güell.

## 4.4 PINILLOS IZQUIERDO Y CÍA., COMPETIDORA DE TRASATLÁNTICA

### 4.4.1 ANTONIO MARTÍNEZ DE PINILLOS Y EL VAPOR

Originarios de Nieva de Cameros (La Rioja), con ascendentes en el antiguo Solar de las Calderas de Pinillos y Almarza, la familia Martínez de Pinillos llegó a Cádiz a mitad de la década de los años treinta del siglo XIX y abrió un negocio de tejidos. Hacia 1835, Miguel Martínez de Pinillos y Sáenz de Velasco, el menor de doce hermanos, inició con su hermano Francisco, el cuarto de ellos, sus actividades mercantiles en el comercio de ultramar, que entonces conocía un tráfico importante de mercancías y

---

<sup>31</sup> En 1926, el cardenal arzobispo de Toledo, Enrique Reig Casanova, al publicar los *Principios y bases de reorganización de la Acción Católica Española*, que promulgaba como su director pontificio, reconocía que el propio Marqués de Comillas había urgido la necesidad de adaptar la Acción Católica a los nuevos tiempos, caso de la postguerra mundial, revolución soviética, tercera internacional, partidos comunistas, fascismo, etc.

<sup>32</sup> En la aplicación jerárquica todos estaban obligados a obedecer de forma diligente a la superioridad de acuerdo con una estructura piramidal, en cuyo vértice superior se situaban los marqueses de Comillas. De ahí que la selección de los altos cargos de sus empresas estuviera condicionada por la existencia de vínculos familiares de peso o de tipo interpersonal, lo cual debía servir para garantizar la fidelidad de éstos a sus superiores y hacia sus propias personas.

<sup>33</sup> PAPANOGI, *ibidem*, p. 89.

<sup>34</sup> En agosto de 2003, 25 años después del abandono de Comillas por parte de la institución, los edificios que otrora albergaron el Seminario y la Universidad pertenecen a Caja Cantabria.

pasajeros en los veleros que cubrían un circuito itinerante por los puertos antillanos con escalas intermedias en los viajes de ida en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

Contemporáneo del armador Ignacio Fernández de Castro<sup>35</sup>, el auge del negocio marítimo resultó decisivo para los intereses de Miguel Martínez de Pinillos, quien hacia 1839 adquirió la brickbarca *Castilla* y dos años después la fragata *Apolo*, a la que siguió la fragata *Minerva*, cuya fecha de incorporación no hemos podido concretar. La fragata *Apolo* estuvo fletada por la Renta de Correos entre noviembre de 1841 y febrero de 1846, atendiendo el servicio postal entre Cádiz, Puerto Rico y La Habana con escalas en los puertos canarios.<sup>36</sup>

Los veleros formaron parte de la actividad naviera de la familia Martínez de Pinillos durante tres décadas, hasta que en 1883 se produjo el punto de arranque de su armamento de vapores, cuando Antonio María Martínez de Pinillos Izquierdo (1843-1926), hijo del fundador de la estirpe naviera, adquirió en Londres el buque *Lamperts*, al que rebautizaría *Apolo* en recuerdo de la fragata. En ese mismo año, nuestro protagonista inscribió en el registro mercantil gaditano a la empresa naviera con el nombre de Pinillos, Sáenz y Compañía, con sede social en la calle Cristo. Los tiempos cambiaban aceleradamente y se precisaba de nuevas fórmulas jurídicas para competir en un mercado en constantes cambios.

Señala Manrique de Lara que una cierta rivalidad se produjo entre Antonio Martínez de Pinillos y Antonio López, lo que llegó a reflejarse, incluso, en los nombres de sus buques. Mientras que en Pinillos existía un trasatlántico con el nombre de *Infanta Isabel*, en la naviera del segundo había otro llamado *Infanta Isabel de Borbón*, que era la misma infanta. En la primera uno con el nombre del papa *Pío IX* y en la otra uno con el nombre del papa *León XIII*; en Pinillos había un *Príncipe de Asturias* y en Trasatlántica un *Príncipe Alfonso*, que eran, en definitiva, la misma persona.<sup>37</sup>

La rivalidad no acababa ahí. Las dotaciones de los buques procedían con frecuencia de las respectivas plantillas de Pinillos y Trasatlántica; llegó a producirse el caso de que el buque *Manuel L. Villaverde*, construido en 1882 para la flota de Compañía Trasatlántica, llevaba el nombre de quien había sido capitán del vapor *Apolo* y era en aquel año delegado de Trasatlántica en Cádiz, cargo que compartía con Manuel de Eizaguirre.

En esta época, Pinillos había refrendado su carácter de empresa familiar, mientras que Trasatlántica se proyectaba como una potencia económica patrimonial con resonancia en los ámbitos financieros y navieros del mundo marítimo del último tercio del siglo XIX. Antonio Martínez de Pinillos decidió no acudir al contrato oficial para la explotación de las líneas regulares, aunque mantuvo sus propios servicios y compitió en velocidad y calidad con los barcos de Trasatlántica. En febrero de 1885, el vapor *Apolo* desapareció en el Atlántico sin dejar rastro, cuando regresaba a la península con un cargamento de carbón procedente de Newport News.

Martínez de Pinillos se convirtió en uno de los mayores empresarios de su época en Cádiz y su familia alcanzó una destacada posición social. Fue concejal del Ayuntamiento de la capital gaditana, al igual que otros miembros de su familia ocuparon cargos destacados en la administración local y provincial gaditana, caso de Sebastián Martínez de Pinillos y Tourné, alcalde y diputado. Contrajo matrimonio con Aquilina Sáenz Izquierdo, unión de la que nació su hijo Miguel, continuador de la empresa naviera y de los negocios familiares a partir de 1926, cuando falleció su padre. Desde comienzos del siglo XX, la

<sup>35</sup> Para más detalles sobre este personaje del Cádiz de mediados del siglo XIX, véase: CÓZAR NAVARRO, MARÍA DEL CARMEN (1999). *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*, Universidad de Cádiz.

<sup>36</sup> GARAY UNIBASO, FRANCISCO (1980). *Correos marítimos españoles*. Vol II, p. 92, ediciones Mensajero, Bilbao.

<sup>37</sup> MANRIQUE DE LARA, JOSÉ GERARDO (1973). *La Marina mercante ochocentista y el puerto de Cádiz (A. López y Compañía y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*, p. 14, Caja de Ahorros de Cádiz.

familia tenía su residencia en el inmueble nº 6 de la Plaza de Mina, adquirida a los herederos de Fausto de Bustamante y las oficinas comerciales en la casa-palacio de la plaza San Agustín, cuya propiedad había sido adquirida a Correos.

#### 4.4.2 DE PINILLOS, SÁENZ Y CÍA. A PINILLOS, IZQUIERDO Y CÍA.

A partir de 1885 se produjo un considerable florecimiento de Pinillos, Sáenz y Compañía, al adquirir seis buques mixtos de carga y pasaje que enarbolaron la contraseña de la Cruz de San Jorge y recibieron los nombres de *Martín Sáenz* (1º), *Miguel Martínez de Pinillos*, *Pío IX*, *Conde Wifredo*, *Martín Sáenz* (2º) y *Catalina*. Excepto el primero, adquirido de segunda mano al marqués de Campo, los cinco restantes eran buques de nueva construcción, contruidos en astilleros británicos, lo que evidencia, una vez más, la dependencia tecnológica e industrial que tenía la marina mercante española del gigante del Reino Unido.

Con esta flota, Pinillos, Sáenz y Cía. atendía una línea mensual con cabecera en Barcelona y escalas en Valencia, Alicante, Málaga y Cádiz, desde donde continuaba a partir de 1887 hacia Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria y cruzaba el Atlántico en demanda de Puerto Rico, La Habana y Nueva Orleans.

El primer *Martín Sáenz* entró en servicio en septiembre de 1885 y se vendió en 1888. Como se cita, en astilleros británicos tomaron forma los buques *Miguel M de Pinillos*, entregado en 1886; *Pío IX*, en abril de 1887, conocido en el entorno marítimo como “Pío Nono”; *Conde Wifredo*, en 1889 y el segundo *Martín Sáenz*, en 1890. En 1893 llegó el buque *Catalina*; recién incorporado, el 3 de noviembre, cuando se encontraba en aguas de Santander, su tripulación participaría de forma destacada en auxilio del vapor *Cabo Machichaco*.

En 1895 la sociedad pasó a denominarse Pinillos, Izquierdo y Compañía y fue entonces cuando surgió la idea de extender los servicios regulares al Lejano oriente, partiendo desde el norte de Europa y con escalas en Santander, Cádiz y Barcelona. Este desafío comercial exigía una flota adecuada, sin merma de la que ya prestaba servicio en las líneas de Centroamérica y para ello encargó tres buques al astillero C. Connell & Co., Glasgow, firma con la que Antonio Martínez de Pinillos mantenía buenas relaciones desde la construcción de dos buques anteriores, cuyo rendimiento resultaba satisfactorio.

La idea consistía en efectuar la rotación del itinerario completo con una salida cada cuatro semanas, incluyendo una extensión desde Manila hasta Hong Kong. Los nuevos buques recibieron los nombres de *Manila*, *Barcelona* y *Cádiz*, llamados así en honor de los tres principales puertos de escala. Las estampas marineras seguían la línea que se imponía entonces en la construcción naval británica para los buques mixtos: dos chimeneas bastante próximas entre sí, casco de cajas, proa de violín o recta y aparejo de bergantín, aunque en el caso que nos ocupa no llegaron a aparejar vergas aunque conservaron una notable presencia de flechastes y obenques muy llamativos.

El buque *Manila* entró en servicio en 1895 y en 1898, fruto de las circunstancias, se vendió a la compañía británica Donaldson Line, mientras que los buques *Barcelona* y *Cádiz* apenas pudieron estrenarse en la que en su día había sido prometedor línea de Extremo Oriente. La insurrección colonial de 1895 derivó después hacia la confrontación de 1898 y con ella llegó la liquidación de la soberanía española en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Si bien algunas de las líneas marítimas establecidas con las antiguas provincias americanas mantuvieron los servicios, en el caso de Filipinas quedó cortado de raíz ante la carencia de subvenciones para su sostenimiento, con buques de costes elevados, lo que hacía antieconómica su explotación. Para la naviera gaditana suponía además un agravamiento de su situación financiera, ya que el buque *Cádiz*, tercero de la serie, estaba en fase de armamento a flote.

Antes de firmarse el Tratado de París e incluso con anticipación al final de las hostilidades con EE.UU., los buques *Barcelona* y *Cádiz* estaban en venta y el comprador de ambos fue la Comisión Naval de Compras en Europa de la Armada Argentina, que pagó 47.000 libras esterlinas por cada uno de ellos con la finalidad de incorporarlos a la Marina de su país en calidad de transportes militares, en la que recibieron los nombres de *Chaco* y *Pampa*.

#### 4.4.3 NUEVA ETAPA DE EXPANSIÓN

Recién estrenado el siglo XX, Pinillos Izquierdo y Cía. inició una nueva etapa de expansión con una flota renovada. La experiencia del astillero C. Connell hizo que la firma gaditana acudiera a su proveedor encargándole en 1905 la construcción de tres nuevos buques. En noviembre de 1906 entró en servicio el buque *Valbanera* y en marzo y abril de 1908 los buques gemelos *Barcelona* y *Cádiz*, que eran una versión mejorada del anterior. En 1911 y procedentes del mercado nacional de segunda mano fueron adquiridos los buques *Balmes* y *Betis*.

Para la línea con los puertos del Brasil, Uruguay y Argentina, Pinillos Izquierdo y Cía. ordenó la construcción de dos espléndidos trasatlánticos, que figuran entre los mejores buques de la flota de pasaje española. Construidos en el astillero Russell & Co., Port Glasgow, fueron entregados en julio de 1912 y agosto de 1914 y nombrados *Infanta Isabel* y *Príncipe de Asturias*. La naviera gaditana asumió un reto financiero importante y los nuevos buques representaron una competencia fuerte para Compañía Trasatlántica, que acababa de incorporar los buques *Reina Victoria Eugenia* e *Infanta Isabel de Borbón*, así como las navieras británicas, alemanas, francesas e italianas que tenían derecho de escala en puertos españoles. En la práctica sostuvieron la rivalidad de itinerarios y horarios intentando atraer a los pasajeros, emigrantes y la carga. De modo que antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial, había cuatro trasatlánticos españoles compitiendo en la línea del Plata, si bien Trasatlántica viajaba directo desde Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria a Montevideo y Pinillos Izquierdo lo hacía con escalas intermedias en puertos brasileños.

El curso de la guerra significó un enorme caudal de trabajo para los buques neutrales, especialmente para los españoles dedicados al tráfico de pasajeros, que atendían las comunicaciones regulares con los puertos americanos de mayor demanda. En el primer año de la contienda, la flota de Pinillos navegó más de medio millón de millas en tan solo 42 viajes<sup>38</sup>, lo que generó extraordinarios beneficios y pese a las circunstancias del conflicto bélico, en este periodo se registraron dos bajas importantes en la flota de Pinillos. Primero acaeció la del trasatlántico *Príncipe de Asturias*, ocurrida el 5 de marzo de 1916, por varada en Punta do Boi, en la costa de Brasil, con un saldo de 318 pasajeros y 107 tripulantes muertos y desaparecidos. Nueve meses después, el 5 de diciembre del citado año, se hundió el buque *Pío IX* a consecuencia del corrimiento de la carga en un temporal cuando navegaba a unas 480 millas al norte de Tenerife, perdiendo la vida cuarenta tripulantes.

En 1917 comenzó a rumorearse la venta de una parte de la flota de Pinillos Izquierdo y Cía. a Sota & Aznar. En ese año se encontraban amarrados en el puerto de Galveston los trasatlánticos *Cádiz*, *Barcelona*, *Miguel M. de Pinillos* y *Martín Sáenz*, debido a la intervención de las autoridades norteamericanas y la falta de carbón. En los medios marítimos de la época trascendieron, incluso, los nombres con los que serían rebautizados los buques *Infanta Isabel* y *Balmes* cuando enarbolaran la contraseña de la naviera bilbaína: *Aralar Mendi* y *Arno Mendi*. Dada la ligazón de la naviera gaditana con el puerto de Santa Cruz de Tenerife, el periódico local *La Prensa* se hizo eco de esa posibilidad y en el mes de mayo informaba de que se había desistido de la compra.

<sup>38</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1990). *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*, p. 24, Naviera Pinillos, Santa Cruz de Tenerife.

La situación financiera de la inmediata posguerra se complicó seriamente para la naviera gaditana en septiembre de 1919, cuando se produjo la pérdida del trasatlántico *Valbanera*, hundido por un ciclón en las costas de Florida (EE.UU.), después de que hubiera intentado entrar en el puerto de La Habana. Las cifras oficiales hablan de 488 muertos entre pasajeros y tripulantes, aunque es posible que fuera mayor debido a la presencia de un número indeterminado de polizones.

Este duro golpe puso a la naviera no sólo en apuros financieros sino en condiciones desfavorables de competitividad en una situación internacional bastante complicada. En 1921 la Compañía Transoceánica, con sede en Barcelona, se hizo cargo de la gerencia de Pinillos Izquierdo y Cía. y liquidaría la sociedad, que entonces tenía una flota compuesta por siete buques, entre ellos el emblemático trasatlántico *Infanta Isabel*.

#### 4.5 TALLERES NUEVO VULCANO

A mediados del siglo XIX Cataluña había emergido como potencia industrial del país. La expansión del vapor y la existencia de un entramado de apoyo al desarrollo de la nueva etapa tecnológica, unido a la creciente importancia comercial y estratégica del puerto de Barcelona, consolidó claramente su proyección nacional. Un grupo de personajes industriales de la época supo captar la importancia del nuevo tiempo y su previsible proyección de futuro y aportaron ideas, esfuerzo, trabajo y capitales.

Talleres Nuevo remonta sus orígenes a 1836. Denominado El Nuevo Vulcano, había sido formalmente constituida como filial de la Compañía Catalana de Vapores, a iniciativa del grupo de capitalistas barceloneses formado por Juan Reynals, Joaquín Castañé, José Vilardaga, Francisco Fontanellas, Alejandro Bacardí e Ignacio Villavecchia –este último miembro de una familia genovesa arraigada en la Ciudad Condal– y será el germen en 1841 de la S. A. Navegación e Industria.<sup>39</sup>

Además de aprovechar la coyuntura en la oferta de reparación naval del puerto de Barcelona, este grupo había puesto su mirada en la posible participación en un futuro programa estatal de construcción naval. Las instalaciones se montaron en la zona de la Barceloneta y de sus talleres salió en 1837 la máquina y la caldera para la propulsión del vapor *Delfín*, primera de su clase fabricada en España, bajo la dirección de Pedro Sisteré y la asistencia técnica del ingeniero británico M. Wright.

Nuevo Vulcano tiene en su haber el hito de que fue la primera empresa fabricante de máquinas de vapor en España. La primera de ellas para uso interno, antes de 1840 y en el plazo de los ocho años siguientes había fabricado al menos otras doce. De modo que, como señala José María Ortiz-Villajos, los inicios de la fabricación comercial de maquinaria moderna en España “no era algo casual, sino el resultado del lento proceso de modernización económica y tecnológica iniciado décadas atrás a través de la importación de maquinaria y la formación de técnicos autóctonos”.<sup>40</sup>

Al respecto, Jordi Nadal sostiene que “la construcción de máquinas de vapor era una especialidad complicada, fuera del alcance de la tecnología catalana de principios del siglo XIX. La clase de mecánicos modernos ha sido efecto y no tanto causa del maquinismo. Durante los años 1830, la

---

<sup>39</sup> PASCUAL Y DOMÉNECH, Pere (1991). “La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX”. Nadal *et al.* (dir): En *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Vol 3. S. XIX. *Indústria, transports i finances*, Enciclopèdia Catalana, pp.321-335, Barcelona.

<sup>40</sup> ORTIZ-VILLAJOS, José María. *Importancia de las patentes para los primeros fabricantes de máquinas de vapor en España: Nuevo Vulcano, La Maquinista Terrestre y Marítima y Alexander Hermanos*. Comunicación para el VIII Congreso de la AEHE, p. 7. Galicia, 13-16 de septiembre de 2015.



familiaridad con las máquinas de vapor venidas de fuera acabó por dar origen a expertos capaces de repararlas. De las reparaciones se pasó a la construcción.<sup>41</sup>

En marzo de 1841 Talleres Nuevo Vulcano pasó a la propiedad de Navegación e Industria, así como una explotación minera que suministraba carbón, dejando de ser una sociedad independiente para convertirse en el soporte técnico y logístico de la naviera y de otras empresas del sector. De sus instalaciones saldría en 1846 la maquinaria para la propulsión del vapor *Primer Catalán*, construido en el astillero Vieta, en Blanes (Gerona), puesto en servicio en el citado año y considerado el primero de su tipo construido en Cataluña.

En 1857 fabricó dos máquinas de vapor locomóviles bajo la dirección del ingeniero Antonio Serrallach, destinadas a la explotación de los criaderos de turba de la sociedad *La Ascensión*, en Amposta. En 1859 recibió el encargo para la construcción del segundo submarino de Monturiol, llamado *Ictíneo II*. En junio de 1860 el Gobierno le encargó la fabricación de una máquina de vapor de hélice de 130 CV, lo que acredita que era una empresa conocida e importante en su especialidad, lo mismo que La Maquinista Terrestre y Marítima, a la que se encargó otra máquina de igual potencia.

Talleres Nuevo Vulcano mantuvo una relación especial con la Armada. De sus talleres salieron máquinas *compound* equipadas con calderas paralelepípedas y 120 CV de potencia, que eran copia de un modelo británico apto tanto para la marina mercante como la militar. Los primeros encargos se recibieron en 1854 con destino a los buques *Narváez*; *General Liniers*, en 1856; *Santa Lucía*, en 1861 y *Sirena*, en 1865, que tomaron forma por pares en los arsenales de Ferrol y Cartagena. Hubo algunos problemas que abrieron un paréntesis en la relación hasta 1880, en que recibió el encargo de la reparación de las fragatas blindadas *Vitoria* y *Zaragoza*, equipadas con máquinas de 1.000 CV y 800 CV, siendo entonces las de mayor potencia que habían pasado por la firma.<sup>42</sup>

Albert Campanera i Rovira, que ha estudiado la evolución de la factoría con detenimiento, cita que entre 1848 y 1866 se produjo una gran expansión comercial, que finalizó en dicho año con una crisis que duró seis años. Situación que Talleres Nuevo Vulcano aprovechó para emprender mejoras técnicas y comerciales y a partir de 1872 se inició una lenta reactivación de la industria catalana, pese a las agitaciones sociales y políticas de la época.

A principios de 1900 la empresa conoció el auge que suscitó el cambio de siglo y si bien el vapor irrumpió con fuerza inusitada en la industria, la electricidad comenzó a tomar el relevo en el transcurso de la Primera Guerra Mundial, comenzando a partir de entonces una trayectoria irregular. Trasladada a una parcela del muelle de levante, en 1922 entró en una crisis aguda, agravada por un incendio ocurrido el 22 de mayo de 1924<sup>43</sup>, consiguiendo salir airoso cuando pasó al control de Unión Naval de Levante, tras su constitución en abril de 1924, convirtiéndose en una empresa filial de ésta. De las cenizas renació una nueva infraestructura y remodelación de la factoría, momento en el que se construyó otro edificio que en la actualidad alberga los talleres de reparación de grandes yates. La factoría disponía de un dique flotante y deponente tipo Clark Stanfield, un modelo atípico fabricado por La Maquinista Terrestre y Marítima, que estuvo en periodo de pruebas entre 1898 y 1903 y en servicio hasta 1991.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> NADAL, Jordi (1991). "La meta.lúrgia. De les reparacions mecàniques a les construccions metàl.liques." Nadal *et al.* (dir): En *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, Vol 3. S. XIX. Indústria, transports i finances. Enciclopedia Catalana, pp.159-202, Barcelona.

<sup>42</sup> Para más detalle, véase: CAMPANERA I ROVIRA, Albert (2008). *La industria catalana y la Marina española* (en [www.aforca.org](http://www.aforca.org); consultado el 11 de mayo de 2017).

<sup>43</sup> ABC y *La Vanguardia*, 24 de mayo de 1924.

<sup>44</sup> *Revista de Obras Públicas*. "Careneros para el servicio del dique flotante del puerto de Barcelona" tomo I, pp. 46-47. 1896. Las condiciones generales para la subasta eran de 1.950.000 pesetas y un plazo de ejecución de dos años. Véase también en la

Entre 1925 y 1926 se acometieron dos obras de gran calado técnico, caso de la reconversión del sistema propulsor de vapor a motores diésel de los buques *V. Puchol* y *A. Lázaro*. Se trataba de una actuación similar a la realizada en su gemelo *J.J. Sister* dos años antes en Holanda y supuso, básicamente, la sustitución de su maquinaria de vapor por dos motores Masch Augsburg Nurnberg A.G. (MAN), de cuatro tiempos y diez cilindros, del tipo empleados en submarinos. La nueva instalación estaba diseñada de forma que todos los equipos, motores, dos calderas auxiliares, tanques de fuel-oil y la maquinaria auxiliar ocuparan el mismo espacio que la maquinaria original. Aunque los motores eran de longitud considerable, su baja altura fue muy adecuada para su correcta instalación en buques de estas características. Además, fue preciso realizar el cambio de las hélices que pasaron a tener cuatro palas en lugar de las tres originales y distinto diámetro y paso.<sup>45</sup>

Comenzó entonces una etapa de gran actividad y prosperidad, dedicando prácticamente toda su capacidad a las reparaciones navales de buques mercantes de casi todas las compañías navieras que recalaban en el puerto de Barcelona. Entre ellas, como primer cliente, Compañía Trasmediterránea y también barcos militares, tanto de la Armada española como de otras marinas extranjeras.

#### 4.6 LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA

Esta empresa, conocida por las siglas MTM, fue uno de los fabricantes de maquinaria más importantes de España en la segunda mitad del siglo XIX y una parte importante del siglo XX. Nació el 14 de septiembre de 1855 en Barcelona, como resultado de la fusión de dos sociedades preexistentes: los talleres de Valentín Esparó Giralt<sup>46</sup> y La Barcelonesa, de Tous y Ascacibar y Cía.<sup>47</sup> Además de los citados, los principales accionistas fueron Ramón Bonaplata, Josep M. Serra, Juan Güell Ferrer, José Antonio Mendiguren y Nicolás Tous Soler.

La contribución de La Maquinista Terrestre y Marítima fue muy notable en la fabricación de máquinas de vapor para ambos sectores, como reza el título de la empresa, y locomotoras para ferrocarril –sobre todo a partir del primer tercio del siglo XX–, aunque la realidad es que produciría todo tipo de construcciones metálicas y mecánicas. La primera factoría se instaló en el barrio de La Barceloneta en 1861, ocupando una superficie de 17.500 m<sup>2</sup>.

Entre 1856 y 1935 produjo 569 máquinas de vapor fijas, de las que tan sólo 18 fueron fabricadas a partir de 1901 y 59 máquinas marinas entre 1856 y 1900. Sin embargo, como señala Ortiz-Villajos, aunque la cifra sea significativa es bastante discreta con respecto al volumen de producción de la firma británica Boulton & Watt, que fabricó para el mercado inglés entre 1775 y 1799 medio millar de máquinas, en un periodo muy anterior y mucho más corto. Ciertamente es que, a nuestro entender, se trataba de volúmenes industriales bien diferentes.

En la segunda mitad del siglo XIX, la producción de la primera empresa española de construcciones mecánicas quedó muy por debajo de las previsiones de sus promotores. Influyeron factores de demanda, pero también factores de oferta debido al elevado número de máquinas de vapor importadas del extranjero, la escasa exportación de La Maquinista y el mayor desarrollo de Alexander Hermanos, su mayor competidor. En 1860, La Maquinista tenía 525 obreros, por lo que para hacer frente al déficit de

---

misma publicación un artículo de José María Palá Catarineu, titulado “El dique flotante y deponente del puerto de Barcelona. Sus ventajas e inconvenientes y posibles remedios a éstos”, pp. 223-229, 1957. Moreno Rico indica que el invento del ingeniero Edwin Clark fue la mayor máquina industrial construida por La Maquinista y fue el ingeniero Julio Valdés quien decidió adoptarlo para el puerto de Barcelona.

<sup>45</sup> GARCÍA FUENTES, Laureano. *V. Puchol* (publicado el 10 de febrero de 2016 en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es); consultado el 11 de mayo de 2017).

<sup>46</sup> Valentín Esparó y Consocios, adquirida en 1839 a la sociedad Bonaplata.

<sup>47</sup> Fundada en 1838 por Nicolás Tous Mirapeix y Celedonio Ascacibar.

las construcciones mecánicas, encontró una alternativa en el auge de las construcciones metálicas, de modo que entre 1868 y 1900 fabricaría 415 puentes, pontones, pasarelas y acueductos.<sup>48</sup>

Las construcciones metálicas eran menos complejas que las mecánicas, y también menos rentables, por lo que La Maquinista tuvo una baja rentabilidad hasta finales de la centuria; en la misma línea sucedió con sus inmediatas rivales Talleres Nuevo Vulcano y Alexander Hermanos. Frente a la euforia de su creación, cuando se pensaba que iban a tener la reserva del mercado y que el vapor triunfaría de manera incondicional, la realidad demostró una situación muy diferente, pues además de determinados condicionantes<sup>49</sup>, a comienzos del siglo XX la tecnología del vapor cedería paso al desarrollo de los motores de combustión interna, cuya demanda crecía por encima de las máquinas de vapor, motivo por el que abandonarían definitivamente su producción en 1935.

La producción más importante de La Maquinista fueron locomotoras de ferrocarril, así como motores de gas bajo licencia de Winterthur, con una producción entre 1901 y 1920 de dos centenares y una potencia superior a diez mil caballos. Destaca Ortiz-Villajos que MTM “hizo una contribución de primer orden a la modernización de la economía española”<sup>50</sup>, sobre todo a través de las máquinas de vapor fijas, pues de las 569 unidades que fabricó, 425 se quedaron en Cataluña –de ellas, 260 para el sector textil–, 141 en el resto de España, una en Filipinas y dos en Brasil.<sup>51</sup> Estos datos evidencian la baja competitividad internacional de la empresa, pues las máquinas importadas siguieron dominando el mercado español, en otros sectores ajenos al algodón.

A pesar de ser uno de los grandes fabricantes nacionales de maquinaria, sólo registró siete patentes entre 1855 y 1919, lo que parece haber contribuido a lo que comentamos. La primera patente la solicitó en 1860 para “una máquina de amasar harina de pan”; la siguiente, en 1873, para “una máquina de dividir y cepillar los dientes de las ruedas cónicas dentadas”; y la tercera, en 1890, para “la condensación del vapor en el interior de un aparato cuyas paredes exteriores se hallan en contacto con la atmósfera”. De modo que en sus primeros 35 años de existencia sólo registraría tres patentes y solo una referida a la energía del vapor, de modo que, salvo que la mantuviera en secreto, MTM no disponía de tecnología propia ni utilizó el sistema de patentes para incorporar tecnologías extranjeras relacionadas.

Lo cual, como asevera Ortiz-Villajos, “parece, por tanto, que su estrategia se basó en el uso de tecnologías que estaban libres de derechos de propiedad intelectual, es decir, las más tradicionales y conocidas. Esta estrategia le bastó para introducirse con fuerza en un mercado como el español, que iniciaba entonces su proceso de modernización industrial basado en el vapor y que, por tanto, era un mercado prácticamente virgen. Pero no le bastó para alcanzar y mantener una suficiente cuota de mercado a medida que el mercado se iba saturando y se iba incrementando la competencia de otros fabricantes nacionales y extranjeros”.<sup>52</sup>

En 1872, La Maquinista introdujo el sistema Corliss en la fabricación de sus máquinas. Patentado en 1849 por el ingeniero mecánico e inventor estadounidense George Henry Corliss (1817-1888), fue una de las grandes innovaciones en la energía del vapor logradas en el siglo XIX, pues consiguió solucionar en gran medida dos de los grandes problemas, al reducir el consumo de carbón y proporcionar una gran

---

<sup>48</sup> NADAL, *ibidem*, p. 170.

<sup>49</sup> Señala Jordi NADAL (1999) que la maquinaria importada pagaba unos derechos de entrada inferiores a los de las materias primas que se precisaban para fabricar en territorio nacional. Ante las presiones de intereses, la Dirección General de Aduanas se decantaría a favor de los consumidores frente a los productores. El déficit de carbón provocó el fracaso de los altos hornos y la adopción de la turbina impulsaría el uso de la energía hidráulica y la máquina de vapor no alcanzó el desarrollo que esperaban los promotores de MTM y sus contemporáneos.

<sup>50</sup> ORTIZ-VILLAJOS, *op. cit.*, p. 12.

<sup>51</sup> NADAL, *ibidem*, p. 170, traducción de Ortiz-Villajos.

<sup>52</sup> *Ibidem*, pp. 13-14.

uniformidad en la transmisión del movimiento, consiguiendo con ello elevar tanto la calidad como la cantidad de la producción de las fábricas. Esta técnica alcanzó un gran éxito en EE.UU. y a partir de la Exposición Universal de París de 1867 se expandió a todo el mundo, entrando en 1862 en Europa a través de Gran Bretaña. Las patentes Corliss expiraron en 1870 en su país de origen y a partir de entonces Corliss se convirtió en el nombre genérico para la mayoría de las grandes máquinas de vapor fijas, a veces con nombres compuestos, caso de Harris-Corliss, que indicaban mejoras posteriores.<sup>53</sup>

La Maquinista se limitó a copiar la tecnología Corliss sin que hubiera solicitado patente alguna y cuando ya estaba muy difundida a nivel internacional y fue quien primero introdujo esta tecnología en España. La primera máquina producida por MTM, de 40 CV, data de 1872 y fue para uso propio. Al año siguiente se fabricaron ocho máquinas, de un total de 18 producidas hasta 1904, con una potencia de 804 CV.<sup>54</sup> De modo que la incorporación de esta tecnología por MTM veintitrés años después de que hubiera sido patentada y una década después de su introducción en Europa, confirma la estrategia de la empresa de copiar tecnologías extranjeras experimentadas y no protegidas por patentes, aunque hubo alguna excepción.

En noviembre de 1911, ante el intento de compra de Alexander Hermanos por una empresa extranjera, que proyectaba instalar unos grandes talleres de maquinaria, La Maquinista se interesó por la posible adquisición de sus instalaciones, pero la pretensión económica de 850.697 pesetas le pareció excesiva.<sup>55</sup> MTM intentó hacerse solo con una parte de los solares, pero Alexander Hermanos vendía todo o nada, por lo que entonces no hubo acuerdo, hasta que lo consiguió en junio de 1923, fecha del previsible cese de actividad de aquélla. En septiembre de 1925 se solicitó la ampliación de los talleres de La Maquinista en las antiguas instalaciones de Alexander Hermanos, en cuyo proyecto es posible apreciar la existencia de los edificios originales diseñados según la antigua ordenanza de los ingenieros militares borbónicos. En 1926 conseguiría agrupar todas las parcelas existentes hasta su registro en documento público el 28 de octubre de 1928.<sup>56</sup>

Desde la llegada del vapor, La Maquinista mantuvo una estrecha relación industrial con la Armada. En cuanto a la producción de máquinas de vapor y calderas para buques se relacionan las siguientes entregas: en 1849, para el vapor de ruedas *Narváez*; en 1852, para el vapor de ruedas *Conde de Venadito*; en 1861, para la corbeta de hélice *Vencedora*; en 1862, para la corbeta de hélice *África*; en 1864, para las goletas de hélice *Favorita*, *Ligera* y *Caridad*; en 1880 para el cañonero *Pilar*, en 1883 para el crucero de segunda clase *Cristóbal Colón*, los cañoneros *Alsedo* y *General Concha* y el torpedero *Vicente Yáñez Pinzón*. En 1887, para el crucero de segunda clase *Marqués de la Ensenada*; en 1889, para el crucero de segunda clase *Alfonso XIII*; en 1890, para los tres cruceros blindados de Astilleros del Nervión; en 1891, para el torpedero *Martín Alonso Pinzón*; en 1892, para el cañonero torpedero *Marqués de Molíns* y el crucero acorazado *Carlos V*; y en 1896, para el crucero protegido *Lepanto*, tercero de la clase *Reina Regente*.

El inventor riojano Cosme García Sáez (1828-1874) acudió a La Maquinista para la construcción de su primer prototipo de submarino, en 1858. De casco de hierro, visto de lado tenía forma de tonel apuntado truncado hacia proa y popa y medía tres m de eslora, 1,5 m de manga y 1,6 m de alto. Tenía una compuerta para el acceso y escotillas en la proa y popa; la inmersión se producía por la inundación de

---

<sup>53</sup> ROSENBERG, Nathan y TRATTENBERG, Manuel (2001). *A general purpose technology at work. The Corliss Steam Engine in the late 19th Century US*. NBER Working Paper nº W8485. Issued in september 2001, Traducción de Ortiz-Villajos.

<sup>54</sup> NADAL, *ibidem*, p. 235-236, traducción de Ortiz-Villajos.

<sup>55</sup> CASTILLO, Alberto del (1955). *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*, pp. 57-58, Seix Barral, Barcelona.

<sup>56</sup> ARTIGUES I VIDAL, Jaume y MAS I PALAHÍ, Francesc. “La fábrica de la Maquinista Terrestre y Marítima a la Barceloneta”. *Barcelona i el mar. Activitat portuària i façana litoral, segles XVIII-XXI*, Barcelona quaderns d’ història. nº 22 (2015), p. 140.

cuatro tanques, situados dos a cada banda y mediante bombas achicaba el agua para retornar de nuevo a la superficie. Disponía de cuatro aberturas en el casco en el que cuatro remos articulados y accionados desde el interior.

El segundo prototipo, conocido como *Garcibuzo*, también sería construido por La Maquinista y duplicaba las dimensiones del anterior. Patentado el 9 de julio de 1859<sup>57</sup>, los ensayos iniciales se realizaron ese mismo verano; la prueba oficial, en la que el inventor se sumergió con su hijo durante tres cuartos de hora en aguas del puerto de Alicante, aconteció el 4 de agosto de 1860. Impulsado a hélice movida por fuerza humana, disponía de timones de buceo a proa, aberturas acristaladas y brazos proyectados para rescatar restos hundidos. Cosme García ofreció su invento a la reina Isabel II, pero ésta declinó ayudarlo con la excusa de los gastos de la guerra de África. Decepcionado y arruinado por los gastos derivados de su invento, éste finalmente acabó hundido intencionadamente en aguas del puerto de Alicante.

En 1863 La Maquinista fabricó el primer locomóvil –el segundo del que se tiene constancia data de 1887– e inició la producción de prensas tipo Thonellier para la Casa de la Moneda de Madrid. En cuanto a construcciones metálicas, en 1868 se documenta la instalación de los dos primeros puentes de hierro de fabricación nacional, construidos por MTM e instalados en el valle de Gulp, para facilitar la línea Barcelona-Mataró y en Pineda de Mar, respectivamente. A éstos le siguió el puente de hierro *Sagasta*, inaugurado en diciembre de 1882 en Logroño, con un costo de 909.837 pesetas. Unos meses antes se había iniciado la construcción del muelle metálico de Portugalete, ideado por el ingeniero Evaristo de Churrua para solucionar el peligro que representaba la barra de Portugalete, ocupándose La Maquinista de la fabricación de la estructura flotante asentada sobre pilotes. Los trabajos finalizarían en 1887 y a su inauguración asistió la reina María Cristina.

El mercado central (mercado del Borne) de Barcelona, construido en 1876 según un diseño del arquitecto Josep Fontserè, es el ejemplo más importante que existe en Cataluña de la arquitectura del hierro; cubre un rectángulo de ocho mil metros cuadrados de superficie y mide 31 m de alto en la rotonda central octogonal. La Maquinista fue la encargada de la ingeniería y fabricación de las columnas y otros trabajos de forja de hierro. MTM se ocupó, asimismo, de la construcción del mercado de San Antonio, proyectado por Antoni Rovira y Trías en planta de cruz de san Andrés y construido entre 1876 y 1882 en el Eixample de Cerdá, en el que ocupa una manzana completa. La cubierta del mercado de la Libertad, en la Ciudad Condal, inaugurada en 1888, es un proyecto del arquitecto Miquel Pascual Tintorer y toda su estructura salió de los talleres de La Maquinista. En ese mismo año se repite una actuación similar para el mercado de la Concepción, también en la capital catalana.<sup>58</sup>

En 1875 MTM firmó un contrato para el suministro eléctrico a la ciudad de Barcelona, siendo la primera ciudad de España en poseerlo. Nueve años después, en julio de 1884, La Maquinista entregó las primeras locomotoras construidas íntegramente en España; habían sido contratadas por la Compañía Tranvía de Vapor de Barcelona Clot a San Andrés de Palomar y, nombradas *Palau* y *Caldas*, eran máquinas tender de 35 toneladas y tres ejes acoplados. En 1888 se fabricaron dos locomotoras Sanz para la Compañía Ferrocarril de Barcelona y a partir de entonces se sucedería la producción de este tipo de maquinaria que contribuiría notablemente a la expansión del ferrocarril por suelo peninsular.

<sup>57</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2007). *Cosme García, un genio olvidado*, p. 199, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.

<sup>58</sup> HERNANDO, Javier (1989). “La arquitectura del hierro”. En *Arquitectura en España 1770-1900*, pp. 301-352, Manuales Arte Cátedra, Madrid.

Para el complejo industrial Can Ricart, surgido en 1853 y ampliado a lo largo de muchos decenios y situado en pleno barrio de Poblenou (Barcelona), en 1884 se construyeron dos máquinas de vapor sistema *compound*, de 100 CV, para estampación. Para la colonia textil Viladomíu se fabricó en 1889 una caldera de vapor de bullidores múltiples para alimentar la “máquina de parar”. En esta misma instalación, cuyo crecimiento fue muy notable, en 1896 serían sustituidas dos turbinas preexistentes por una de 365 HP.

Como podemos apreciar, La Maquinista desarrolló una vida industrial amplia, donde la construcción naval era una sección más de su actividad, aunque siempre le prestaría atención preferente, pues en 1900 sumaba 59 construcciones y desde 1898 participaba junto a Vickers y Veia-Murgía Noriega y Cía. en la Constructora Naval Española.<sup>59</sup> De las entregas realizadas hasta el final de la Primera Guerra Mundial, hemos de citar, en el caso de buques de la Armada española, las calderas y máquinas para el crucero *Extremadura*, en 1902; en ese mismo año se firmó el contrato para la fabricación de las calderas del acorazado *España*. Dos años antes, en el estreno del siglo XX, La Maquinista entrega la máquina de vapor de la fábrica Burés, situada en la primera fábrica Burés d’ Anglès, sistema Corliss de 200 CV de fuerza, a la que seguiría otra en 1909. En 1905 se instaló en el complejo textil de Viladomíu un motor auxiliar de antracita, de 100 HP, salido de los talleres de MTM. En cuanto a locomotoras, entre 1901 y 1911 construyó doce unidades Sanz para la Sociedad Ferrocarril de Manresa y Berga.

En 1912 sería entregada la primera locomotora tender tipo 130, de 41 toneladas de peso en orden de marcha, modelo que habría de repetirse en los años siguientes. En plena guerra mundial, La Maquinista y la compañía de ferrocarriles MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) constituyeron en 1917 una sociedad que habría de ocuparse del suministro de locomotoras de vapor, lo que determinaría la ampliación de las instalaciones, que se trasladaron a una parcela de algo más de cien mil metros cuadrados entre los barrios de San Andrés del Palomar y El Buen Pastor.<sup>60</sup>

En cuanto a construcciones metálicas, La Maquinista alcanzó un notable respaldo cuando el ingeniero Magí Cornet y Masriera ganó el concurso internacional para el puente sobre el río Neva, en St. Petersburg (1902-1904). En mayo de 1916 se inauguró el puente de hierro sobre el río Júcar llamado *Alfonso XIII* y que enlaza las localidades de Fortaleny y Sueca. Otro puente sobre el mismo río, inaugurado en 1917, permite el paso de la carretera real Valencia-Albacete entre Gavarda y Beneixida, con un arco de 70° de luz y 137 m de longitud. En 1918 correspondió la inauguración del puente de hierro sobre el río Ebro, en Mora de Ebro, que sería destruido en abril de 1938 durante la retirada del ejército republicano. Los puentes de hierro de Tortosa, que también habían sido fabricados por La Maquinista, resultaron destruidos en la misma fecha por análoga razón.<sup>61</sup>

#### 4.7 ALEXANDER HERMANOS

Alexander Hermanos es, junto a Talleres Nuevo Vulcano y La Maquinista Terrestre y Marítima, otro de los grandes fabricantes de maquinaria de vapor en España. Su establecimiento en Barcelona, donde abrió sus puertas en 1849, se debe a los hermanos Thomas y David Alexander, ingenieros británicos que habían trabajado largo tiempo en París y después en Valencia antes de establecerse en la Ciudad Condal. El primer taller de fundición abrió sus puertas en la calle Ginebra, en la Barceloneta, especializándose en la fabricación de máquinas y calderas de vapor.

---

<sup>59</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, pp. 254-255, Universidad de Cádiz.

<sup>60</sup> ARTIGUES I VIDAL, Jaume y MAS I PALAHÍ, Francesc (2015), *ibídem*, p. 140.

<sup>61</sup> NADAL, Jordi (1999). “Las máquinas de vapor fijas de La Maquinista Terrestre Marítima, S.A.”, pp. 115.124, *Revista de Historia Industrial*, nº 16.

Fracasado el intento de Valentín Esparó, en junio de 1852, para asociarse con la empresa que en poco tiempo había alcanzado una gran notoriedad, a partir de 1854 la firma pasó a denominarse Font, Alexander y Cía., sociedad en comandita entre los hermanos Alexander y Eusebio Font de Sol para la instalación de un horno Bessemer y unos talleres de laminación y forja, de modo que se trata de la tercera empresa que construye una instalación de este tipo en Cataluña.

En enero de 1855 la sociedad sacó a subasta el transporte de 200.000 quintales de mineral de hierro de las minas situadas en la villa de Gracia para su fundición, pero algún problema debió producirse en ese empeño, puesto que en 1856 los socios habían iniciado la prospección en las minas de Turó de Roquetas en busca de hierro y carbón. La puesta en marcha del horno alcanzó tal relevancia, que incluso se organizaron excursiones para verlo en funcionamiento.<sup>62</sup> Sin embargo, la calidad de los minerales no era la deseada, por lo que la explotación resultaba antieconómica y el negocio no tuvo el éxito esperado. Ello condujo al naufragio de la sociedad en 1862, afectada también la reforma arancelaria de aquel año, que rebajó los derechos de importación del hierro extranjero. De modo que Eusebio Font se retiró de la sociedad y los hermanos Alexander continuaron dedicados a la producción de maquinaria, sector en el que habían acreditado una notable competencia.

Repuestos de un incendio sufrido en 1858, en 1860 participaron en la Exposición Industrial y Artística de Barcelona, en la que la prensa de la época ya se refiere a los tres protagonistas como “los colosos” de la actividad industrial en la ciudad; en la muestra participaron en total 490 fábricas y talleres catalanes. Por entonces hacía cuatro años que poseía la licencia para la construcción de toda clase de buques de hierro y dos años que tenía la que le permitía la producción de máquinas de vapor de dos cilindros y condensación sistema Wolff para su aplicación a la navegación.<sup>63</sup> Puesto que se trataba de inventos ajenos, ambas fueron solicitadas como privilegios de introducción, lo que permitía una exclusividad de cinco años.<sup>64</sup> Se desconoce si Alexander Hermanos llegó a fabricar buques, aunque sí hay constancia que se hicieron numerosas reparaciones navales, especialmente de las máquinas de vapor que ellos mismos habían fabricado.

En la penúltima década del siglo XIX destacaba la producción de máquinas de vapor para molinos harineros y arroceros, de las que desde su origen hasta 1882 había producido 1.006 máquinas, distribuidas en semifijos de cinco, diez y quince caballos de potencia, con caldera vertical y chimenea incorporadas, que ocupaban poco espacio y no necesitaban obras de instalación, a máquinas fijas de entre ocho y 25 ó más caballos, con caldera independiente montada sobre mampostería.

Las otras dos patentes de Alexander Hermanos fueron solicitadas en 1880, cuando ya estaba en vigor la nueva Ley de Patentes de 1878, por Guillermo Alexander y Easton, sucesor de los fundadores y propietario de la empresa, que mantuvo la misma denominación. Ambas patentes habían sido concedidas por un periodo de veinte años y protegían inventos de su autor, que era ingeniero.<sup>65</sup> En el caso de la primera, que permitía la elevación de aguas, tuvo especial impacto en la modernización del sector agrario valenciano, pues contribuiría a la difusión de la agricultura de regadío; de suerte que en 1882, a iniciativa del marqués de Montortal, había casi medio centenar de estas máquinas en las riberas del Júcar.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> CASTILLO, *ibidem*, pp. 88-89.

<sup>63</sup> ORTIZ-VILLAJOS, *ibidem*, p. 20.

<sup>64</sup> De la primera se desconoce si fue concedida, aunque la tecnología fue aplicada de hecho. La segunda recibió autorización en abril de 1858, previo pago de un arancel de tres mil reales.

<sup>65</sup> La primera se refería a un sistema de bombas para elevación de aguas o cualquier otro líquido y la segunda “un aparato de expansión variable, movido directamente por el regulador, aplicable a cualquier sistema de máquinas de vapor”.

<sup>66</sup> NADAL, *ibidem*, p. 176. Para más detalles sobre el tema de las patentes de Alexander Hermanos, véase: ORTIZ-VILLAJOS, *ibidem*, p. 22-23.

En 1888 la empresa había construido 1.350 máquinas de vapor y en 1898 había superado la cifra de 1.500 unidades, de modo que antes de que acabara el siglo XIX había fabricado el triple que La Maquinista en toda su historia; cifra que es posible fuera superior hasta el previsible cese de la actividad de Alexander Hermanos en 1923. Sin embargo, la inexistencia de documentos que acrediten su producción, nos impide entrar en detalle.

Un cartel publicitario de la empresa de 1892, además de los productos fabricados y datos técnicos, hace referencia de los premios y distinciones que había recibido Alexander Hermanos: Medallas de Oro en las Exposiciones Internacionales de París de 1867 y 1878; Diploma de Honor de la Academia Nacional Agrícola y Manufacturera de Francia, así como varias medallas y diplomas en diferentes exposiciones nacionales y extranjeras, además de representantes exclusivos en España de Lethullier y Pinel, fabricantes de válvulas automáticas de retención privilegiadas, flotantes, magnéticas y otras.<sup>67</sup>

#### 4.8 ASTILLEROS VILA HERMANOS

Los antecedentes del astillero Vila Hermanos, situado en La Graña, ría de Ferrol, se encuentran en la firma Abella, Braña y Cía., que levantó las primeras instalaciones industriales en 1846 en la playa del Reverbero. En el tiempo en el que estuvo regentado por Abella, Braña y Cía. construiría varios tipos de veleros de casco de madera para el correo de ultramar, entre ellas las fragatas nombradas *Breña*, *Abella* y *Villa de Neda*. Cuando pasó a poder de Augusto José de Vila, de La Coruña, prosiguió con la producción de buques mercantes y en 1869 adquirió el astillero de la Cabana<sup>68</sup>, dotado de un dique seco de mareas que todavía existe<sup>69</sup> y sería vendido en 1883<sup>70</sup>. En 1887, al amparo del plan de Escuadra, decidió optar al concurso convocado entre empresas privadas para la construcción de tres cruceros acorazados, que serían adjudicados a la oferta de Martínez de las Rivas-Palmer, que no poseía instalaciones.

Puede sorprender el atrevimiento de esta humilde empresa ante semejante desafío; sin embargo, debemos precisar que la propiedad del astillero ferrolano estaba asesorada por el ingeniero Andrés Comerma, autor del proyecto del dique de la Campana. Sin embargo conseguiría el contrato para cuatro buques cañoneros-torpederos –cruceros torpederos, según la clasificación oficial–, que serían botados en 1891 y alistados entre 1893 y 1894 con los nombres de *Vicente Yáñez Pinzón*, *Martín Alonso Pinzón*, *Marqués de Molíns* y *Galicia*.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> NADAL, *ibídem*, p. 176.

<sup>68</sup> Desde el 27 de mayo de 1802, el puerto de Ferrol había sido habilitado como puerto para el comercio en general, incluido el extranjero, gracias a los buenos oficios del noble ferrolano Juan José Caamaño y Pardo. En 1810, Juan Antonio Cardemil fundó un astillero en La Cabana, que sería vendido en 1836 a Manuel de Ciarán, etapa en la que se le hicieron notables mejoras para atender las varadas y reparaciones navales, así como la construcción naval, de la que hay constancia de las fragatas *Santa Cecilia* (1849), *Venus* (1852), la goleta *Cisne* y la corbeta *Ferrolana*. En 1869, cuando se vendió a Vila, en 25.000 pesetas, era propiedad de Santiago Montenegro y Carmen Fojo.

<sup>69</sup> Construido en piedra de sillería de granito de buena calidad, mide 51 m de eslora en el coronamiento y 15 de manga y 3 m de calado. Cardemil suplió el problema que hubiera supuesto en plena guerra de la Independencia conseguir “máquinas de fuego” (es decir, bombas) para su achique y lo resolvió de manera tan sencilla como efectiva, situado el dique en el lugar más adecuado para llenarlo y vaciarlo con cada marea.

<sup>70</sup> Los herederos de Vila vendieron el astillero de La Cabana a la sociedad J. Pérez Seselle y Cía., que estableció una fábrica de destilación y refinería de petróleo para el alumbrado: conocida como *La Gallega*, estuvo vinculada a los intereses financieros de la familia Barrié-Pastor. La sociedad francesa Deutsch y Cía., dedicada al comercio y refinado de aceites minerales en España, la adquirió en la década de los ochenta en 230.000 pesetas; inversión considerable si tenemos en cuenta que en 1900 ya no funcionaba. A comienzos del siglo XX sería reconstruido en el citado astillero el monitor blindado *Puigcerdá*, dado de baja por la Armada Española y transformado en el vapor de carga *Anita* (“El dique de La Cabana, Ferrol, más de 200 años de historia”). *Visiones de Ferroltera*, publicado el 3 de noviembre de 2012; consultado el 14 de marzo de 2017.

<sup>71</sup> ANTÓN VISCASILLAS, Jaime y ANCA ALAMILLO, Alejandro (2015). *La Graña-La Cabana. Base e industria naval (1726-2015)*, pp. 97-116, Autoridad Portuaria de Ferrol – San Ciprián y Armada española, Santiago de Compostela.



De este lote de buques formaban parte otros dos llamados *Temerario*, construido en el arsenal de Cartagena y *Veloz*, después llamado *Nueva España*, en el arsenal de La Carraca; habían sido diseñados por el ingeniero naval Tomás Tallería, quien, según Ramírez Gabarrús, se había inspirado en los buques de la clase británica *Albacore*, aunque con más eslora y mayor potencia de máquinas.<sup>72</sup>

En abril del citado año conseguiría un nuevo contrato de la Armada, para tres buques del mismo tipo – curioso eufemismo, pues no llegaron a montar tubos lanzatorpedos– aunque de mayor tonelaje, que recibieron los nombres de *Álvaro de Bazán*, *María de Molina* y *Marqués de la Victoria*. Fueron botados en 1896 y entregados en el verano de 1898, por lo que se libraron el desastre naval. Puesto que los tres buques fueron entregados con retraso sobre las fechas estipuladas en el contrato, el Gobierno revisó a la baja las cantidades a satisfacer, lo cual originó problemas económicos al pequeño astillero, que cerraría su ciclo de construcción naval militar.

En junio de 1892, la falta de trabajo en el astillero de la familia Vila acarreó despidos de operarios, ante el retraso en la adjudicación de los contratos de otros tres buques prometidos por el Ministerio de Marina. Apunta Pérez Escalante que la agrupación socialista de Ferrol sería quien catalizara las acciones de protesta y aunque convocó huelga general, ésta no sería secundada por los obreros del astillero.<sup>73</sup> El conflicto finalizaría tras la mediación del alcalde de Ferrol, el dirigente socialista en la ciudad y la comisión de huelga, con la promesa de apoyar las reclamaciones de los obreros y de renunciar a su cargo en el caso de que no se lograra lo que se había prometido.

#### 4.9 ASTILLEROS DEL NERVIÓN

Derivado del Plan de Escuadra de Rodríguez Arias, por real orden de 28 de diciembre de 1887 se abrió concurso oficial entre empresas privadas nacionales para la adjudicación de los contratos para la construcción de tres cañoneras-torpederas de 570 toneladas y tres cruceros de faja blindada y cubierta protectriz de 7.000 toneladas. Los tres primeros serían construidos en los arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca, mientras que para los tres restantes se abrió la opción de un concurso entre firmas nacionales o extranjeras que se obligasen a construir en España con productos nacionales, o se procediera a un concurso restringido si hubiese necesidad de recurrir al extranjero; para el primero se fijaba un plazo de entrega de dos años e intervalos de seis meses para los dos siguientes.

Convocado el concurso correspondiente, acudieron nueve firmas: C. Murrieta y Cía., de Londres; Oswald Mordant y Cía., José Martínez de las Rivas y Charles M. Palmer, de Bilbao; La Vizcaína, también de Bilbao; T. Gil y Cía., de Ferrol; Joaquín Fernández de Haro, en representación de Thames Iron Works, de Londres; José Marchesi y Dalmau, de La Coruña, en representación de Vila Hermanos, La Graña y Factoría Naval Gaditana (Vea Murguía Hermanos). Lo llamativo del caso es que entre las ofertas presentadas había entidades que solo existían sobre el papel, caso de la factoría gaditana y la opción promovida por Martínez de las Rivas, puesto que no poseían instalaciones.

Inspirados en la clase británica *Galatea* –otras fuentes los sitúan como una versión mejorada de la clase *Orlando* y dotados de artillería más potente–, cada crucero estaba presupuestado en 15 millones de pesetas y debían ser entregados listos para la navegación y el combate; en total sumaban 45 millones de pesetas a percibir en un plazo de tres años.

Sobre el proyecto medían 110,90 m de eslora total, 19,90 m de manga y 6,60 m de calado. La propulsión estaría formada por dos máquinas verticales de triple expansión y ocho calderas, para desarrollar una

<sup>72</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p. 70.

<sup>73</sup> PÉREZ ESCALANTE, Julio. “Los astilleros Vila de La Graña” (publicado el 25 de abril de 2013 en [www.juliopezescalante.blogspot.es](http://www.juliopezescalante.blogspot.es); consultado el 14 de marzo de 2017).

potencia de 13.700 CV y mantener una velocidad de 20 nudos en pruebas de mar. La dotación estaría compuesta por 497 hombres.

Mediante real orden de 13 de septiembre de 1888, el Ministerio de Marina adjudicó el contrato de los tres buques a Martínez de las Rivas-Palmer, que se firmó el 1 de junio de 1889. La concesión no debió satisfacer plenamente en el Congreso de los Diputados, pues en febrero del citado año se discutía sobre la conveniencia de haber concedido el contrato a la referida sociedad hispano-británica.<sup>74</sup> El industrial José María Martínez de las Rivas poseía una de las tres mayores empresas siderúrgicas nacidas en la década de los años ochenta del siglo XIX en la ría de Bilbao; Charles M. Palmer, ingeniero naval, era propietario del astillero Palmer's Shipbuilding & Steelworks, situado en Jarrow Tyne, Newcastle (Inglaterra) y se convertía en el socio tecnológico.

El 30 de octubre de 1889 los adjudicatarios registraron la sociedad colectiva Martínez Rivas-Palmer, sin aportación de capital, con sede en Bilbao, que sería la encargada de los trabajos de construcción del nuevo astillero, dotado de talleres propios de maquinaria, fundición y artillería. Tendría un concepto moderno y ocuparía el solar contiguo a la fábrica siderúrgica de San Francisco de Mudela, situado en las marismas de Sestao, en terrenos propiedad de los herederos del primer marqués de Mudela. Es de destacar, como resalta Valdalisio, que con esta iniciativa empresarial se iniciaría la construcción de buques de hierro y acero en Vizcaya.<sup>75</sup>

La escasez de mano de obra cualificada a determinados niveles hizo que una parte de ésta viniese de Inglaterra, lo que elevaría sensiblemente los costes salariales. A los nuevos buques se les asignaron los nombres de *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*. En la tabla 4.5 detallamos los principales hitos de su construcción.

Tabla 4.5 Hitos de la construcción de los cruceros del Nervión<sup>76</sup>

Buque	Puesta de quilla	Botadura	Entrega
<i>Infanta María Teresa</i>	24 julio 1889	30 agosto 1890	28 agosto 1893
<i>Vizcaya</i>	7 octubre 1889	8 julio 1891	2 agosto 1894
<i>Almirante Oquendo</i>	16 noviembre 1889	3 octubre 1891	3 julio 1895

Fuente: Ramírez Gabarrús (1980). La construcción naval militar en España

A finales de 1891 la sociedad colectiva Martínez Rivas-Palmer se convirtió en la sociedad anónima Astilleros del Nervión, con un capital social de 30 millones de pesetas dividido en 60.000 acciones de 500 pesetas cada una, repartido entre los dos socios y sin desembolsar; el cambio de denominación trataba de emitir acciones y variar los acuerdos establecidos con el Estado en cuanto a las compensaciones fijadas por la construcción de los buques y también estaba justificado por cuestiones políticas –Martínez de las Rivas, conservador, había arrebatado el escaño al candidato liberal Víctor de Chávarri– y de índole legal para evitar incompatibilidades.<sup>77</sup>

<sup>74</sup> MACÍAS, Olga (2006). “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, p. 489, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.

<sup>75</sup> VALDALISO, Jesús M. (1998). “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889.1979). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, p. 309, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.

<sup>76</sup> Es de advertir que los tres buques sucumbieron el 3 de julio de 1898, en el combate naval de Santiago de Cuba.

<sup>77</sup> Martínez de las Rivas se había presentado como candidato a Cortes por el distrito de Valmaseda, en una dura campaña electoral contra el candidato liberal, su pariente Víctor Martínez de las Rivas y Chávarri. Ambos ya habían medido sus fuerzas como oponentes en el concurso de la Escuadra, el segundo como cabeza de un grupo industrial formado la empresa siderúrgica

El 1 de mayo de 1890 se produjo un incendio en el astillero, que sería un detonante de las dificultades por las que atravesaba la empresa, debido al enfrentamiento existente entre los dos socios fundadores; situación que se remontaba a la constitución del primer consejo de administración, lo cual tendría consecuencias en la gestión, en la falta de liquidez de la sociedad y acarrearía consecuencias negativas.<sup>78</sup>

En el segundo semestre de 1891 los tres buques estaban a flote y el 20 de abril de 1892 finalmente se produjo la quiebra de la empresa, después de una reunión de Martínez de las Rivas con el gobernador civil, quien actuó de intermediario para el reparto de cien mil pesetas para pagar a los tres mil obreros que entonces tenía el astillero.<sup>79</sup> A comienzos de mayo, el empresario vasco intentó, sin éxito, el lanzamiento de una emisión de obligaciones por importe de cinco millones de pesetas; al mismo tiempo pedía a la autoridad que impidiera la marcha de los operarios especialistas en ciertos trabajos, afines en su mayoría a Charles Palmer.

El 12 de mayo se decretó la incautación del astillero, a cuyo frente se situó el contralmirante Pascual Cervera con amplios poderes y facultades para lograr la terminación de los buques en el menor tiempo posible y Charles Palmer como director técnico. El pasivo ascendía a 5.500.000 pesetas, del que Martínez de las Rivas era acreedor de la mitad. Cervera se aplicó con energía hasta su nombramiento como ministro de Marina –momento en el que fue relevado por el ingeniero Benito Alzola en la dirección del astillero– y los buques fueron entregados con una cadencia intermedia de casi un año entre 1893 y 1895, después de que hubieran hecho pruebas de mar el primero en el arsenal de Ferrol –en medio de una encendida polémica en Bilbao– y los dos restantes en aguas de Vizcaya, bajo fuerte presión de la prensa de la época y las gestiones de la clase política y la propiedad del astillero incautado.

A comienzos de 1896 Astilleros del Nervión continuaba cerrado. Habrían de transcurrir cinco años de negociaciones y pleitos entre el Estado y Martínez de las Rivas, hasta que en mayo de 1899, durante una visita a Bilbao del ministro de Marina, José Gómez-Imaz Simón, éste se mostró partidario de buscar una solución; viendo, sin embargo, que no llegaba el acuerdo definitivo, en agosto del citado año los siete ayuntamientos más afectados organizaron una protesta por el paro de los tres mil obreros del astillero y en septiembre una comisión se desplazó a San Sebastián para entrevistarse con la reina y el ministro de Marina, a quienes expusieron la gravedad de la situación y el gasto anual del Estado, estimado en 200.000 pesetas, invertido en obras de conservación de la factoría.

La solución llegaría el 12 de febrero de 1900, cuando la reina firmó el decreto por el que autorizaba al ministro de Marina para que presentase a las Cortes las bases del arreglo concertado con Martínez de las Rivas. Astilleros del Nervión estaba hipotecado en 30 millones de pesetas y mantenía una deuda de 15 millones con el Estado. Mediante real decreto se autorizó su devolución a sus propietarios con la obligación de pagar 10 millones de pesetas en diez años, a razón de un millón anual<sup>80</sup> y, además, el pago anual sería imputable a las carenas y construcciones que le encargara el Estado, con lo cual se aseguraba la devolución de la deuda.

---

La Vizcaya –fundada por Víctor Chávarri–, La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona), White y Portilla (Sevilla) y Forges et Ateliers de la Gironde (Burdeos, Francia).

<sup>78</sup> El primer consejo de administración de Astilleros del Nervión estuvo formado por José María Martínez de las Rivas (presidente), Francisco Martínez de las Rivas, hermano del anterior y Adolfo Gabriel Urquijo e Ibarra, yerno del primero y Juan Amann (secretario). Charles Palmer quedó excluido por las diferencias que existían con José María Martínez de las Rivas sobre la obligación de desembolsar la mitad del capital, como mantenía éste o el aporte de tecnología, como interpretaba el socio inglés. No obstante, consiguió designar nuevos directores de los departamentos de cascos, maquinaria y artillería y designó nuevo director gerente a John Paul Wilson, hombre de su confianza.

<sup>79</sup> MACÍAS, *ibidem*, p. 493.

<sup>80</sup> Descontado el 5% de interés vigente, la deuda se elevaba a 8.107.835,68 pesetas, lo que suponía algo más de la mitad de la deuda que Astilleros del Nervión mantenía con el Estado.

En esta nueva etapa, entre 1900 y 1919 tomaron forma una treintena de buques menores, además de 35 balandros para regatas, con los que adquirió merecida fama, entre ellos cuatro para el rey Alfonso XIII y tres para el infante Carlos de Borbón, pese a lo cual el astillero registró unas pérdidas de once millones de pesetas en el periodo comprendido entre 1902 y 1913.<sup>81</sup>

Aprovechando la coyuntura favorable y la subida de precios motivada por la guerra europea, Astilleros del Nervión emprendió la construcción de dos buques contra almacén. El primero, llamado *Mudela N° 2*, fue botado el 15 de julio de 1916 y el segundo, llamado *Martínez de las Rivas*, el 21 de mayo de 1917, aunque éste se vendió a la Compañía Marítima del Nervión y resbaló por la grada con el nombre de *Mar Rojo*. Un gemelo llamado *Galea* y contratado por la Compañía Naviera Guipuzcoana, sería botado el 16 de octubre de 1918, al que seguiría el buque *Galdames*. La maquinaria de ambos había sido íntegramente fabricada en los talleres del astillero. Dos buques llamados en origen *Gordejuela* y *Gorliz*, fueron adquiridos en grada por Ybarra y Cía.; botados el 31 de enero y 26 de julio de 1919, entraron en servicio nombrados *Cabo Creux* y *Cabo Ortegal*. Los buques llamados *Carranza* y *Guernica*, construidos por encargo de la Compañía Naviera Guipuzcoana, fueron botados en 1919 y 1920.

De modo que la guerra puso de manifiesto la viabilidad técnica del astillero, favorecido por el alza de los precios de los buques que entonces se construían fuera de España. Frente a las pérdidas que había registrado entre 1900 y 1913, se produjo un beneficio nominal acumulado de 13,7 millones de pesetas entre 1913 y 1920, siendo especialmente relevante el alcanzado en 1918, que ascendió a 7.583.631,51 pesetas.<sup>82</sup>

El astillero ocupaba una superficie total de 58.084 metros cuadrados, de los cuales 34.442 metros cuadrados correspondían a edificaciones cubiertas y un frente de 75 m en el lado de la ría del Nervión. Disponía de tres gradas de 110 m de eslora cada una y un dique seco con unas dimensiones de 124,21 m de eslora, 20,73 m de manga, 6,86 m de calado en pleamar y 2,59 m de calado mínimo en bajamar. El dique disponía de una puerta de chapa de acero y tres bombas de achique, dos de ellas a vapor y una eléctrica. Como instalaciones complementarias tenía almacenes para modelos, pintura, efectos, marinería, estación completa de soldadura autógena, estación contra-incendios, oficinas y hospital. La central eléctrica de San Francisco suministraba la electricidad y siete calderas el vapor para bombas y otros servicios.<sup>83</sup>

José María Martínez de las Rivas falleció el 13 de abril de 1913, momento en el que sus hijos José María y Luis Martínez de las Rivas Richardson asumieron la gerencia y la presidencia del consejo de administración, respectivamente. Los sucesores plantearon la venta del astillero y la siderúrgica de San Francisco de Mudela para facilitar el reparto de la herencia familiar. El encargado sería Ángel de Jausoro, representante de la familia y más tarde gerente de La Naval de Bilbao. Una opción de compra estaba representada por Venancio Echevarría, director general del Banco de Vizcaya; Pedro MacMahón y Tomás de Urquijo, quienes acudieron a Ramón de la Sota, pero éste no aceptó debido a que estaba inmerso en fuertes inversiones, tanto en el astillero de Olaveaga como en el proyecto de la fábrica Siderúrgica del Mediterráneo para complementar la explotación de las minas de Sierra Menera. Puesto que todos ellos eran accionistas de Altos Hornos de Vizcaya, cuyos terrenos colindaban a los del astillero de Sestao, la opción de compra concluyó el 9 de noviembre de 1919 en manos de la citada Altos Hornos y de la Sociedad Española de Construcción Naval.

---

<sup>81</sup> HOUPT, Stefan y ROJO CAGIGAL, Juan Carlos (1998). "El origen de los astilleros del Norte". En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 66, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 67.

<sup>83</sup> GUIARD, Teófilo (1968). *La industria naval vizcaína*, p. 248, Librería Villar, Bilbao.

La opción de compra incluía los terrenos e instalaciones siderúrgicas de la fábrica de San Francisco de Mudela, que pasó a poder de Altos Hornos de Vizcaya y las instalaciones de Astilleros del Nervión, que, en buena lógica, pasaron a depender de la Sociedad Española de Construcción Naval. Ambas factorías eran propiedad de la familia Martínez de las Rivas y se vendieron en 43 millones de pesetas, cediendo La Naval a Altos Hornos de Vizcaya su participación en la opción de compra.<sup>84</sup> El 8 de marzo de 1920, la gerencia de La Naval en Sestao tomó posesión de las instalaciones de Astilleros del Nervión.

Durante los cinco primeros años del arriendo, La Naval mantuvo una opción de compra sobre el astillero y cuando habían transcurrido diez años podía exigir el pago de 20.250.000 pesetas en concepto de compra. La decisión final llegó el 5 de enero de 1924, fecha en la que la Sociedad Española de Construcción Naval compró Astilleros del Nervión en 20.065.236,38 pesetas en forma de 40.000 obligaciones de 500 pesetas cada una en un plazo de 15 años al 5,5% libre de impuestos.<sup>85</sup>

#### 4.10 EL NACIMIENTO DE EUSKALDUNA

Los antecedentes más inmediatos de Euskalduna los encontramos en el concurso de 1887 para la construcción de tres cañoneras-torpederas y tres cruceros de siete mil toneladas cada uno, al que nos hemos referido en el epígrafe dedicado a Astilleros del Nervión. Las vicisitudes sufridas por la mencionada factoría, dependiente de la demanda del Estado e incapaz de conseguir otros encargos debido a la escasa competitividad de sus precios, abrió paso a otras iniciativas representadas por compañías navieras, cuya flota había experimentado un notable crecimiento a finales del siglo XIX, caso de la matrícula naval de Bilbao, que en 1897 sumaba 187.657 toneladas de registro y en 1900 ascendía a 299.034 toneladas, es decir, casi la mitad del tonelaje español.

Entre 1889 y 1899 la Compañía Sota y Aznar adquirió de forma gradual una flota de 25 buques, que estuvo dedicada inicialmente al tráfico de mineral de hierro y carbón. Una parte había sido adquirida de segunda mano a navieros británicos, en aceptable estado de mantenimiento y poco desgaste y otros contratados de nueva construcción. Este grupo de buques sumaba unas 50.000 toneladas brutas y permitió que se situara en el segundo puesto en la flota nacional.<sup>86</sup>

Se ha dicho que con la fundación de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, el 27 de marzo de 1900, comienza la industria de la construcción naval moderna en el País Vasco. El 3 de abril siguiente se otorga la escritura de constitución ante el notario Isidro de Erquiaga, del Ilustre Colegio de Bilbao, en la que aparecen las firmas de Ramón de la Sota y Llano, Eduardo de Aznar y de la Sota y sus hijos Eduardo y Luis M. Aznar y Tutor; todos ellos figuraban como consejeros vitalicios y los dos primeros en los cargos de directores gerentes con el mismo carácter. El capital social se fijó en ocho millones de pesetas, cantidad de la que inicialmente se desembolsaron cinco millones y el resto en sucesivos plazos hasta 1928. Figuran, asimismo, otros cuatro millones de pesetas en obligaciones, aunque no se llegarían a emitir en su primera etapa, hasta 1912 y aunque la gran mayoría de las navieras con sede en Bilbao estuvieron presentes en el capital de la nueva compañía, ésta desde sus orígenes

---

<sup>84</sup> Previo a este acto notarial, Altos Hornos de Vizcaya y la Sociedad Española de Construcción Naval habían firmado un contrato de arrendamiento de los terrenos donde se encontraba en el astillero por un plazo de diez años, pagando la segunda a la primera un 5,5% de interés en concepto de arriendo sobre lo que se había estipulado el valor de la instalación.

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 69.

<sup>86</sup> Para más detalle, véase: TORRES VILLANUEVA, Eugenio. *Ramón de la Sota 1857-1936. Un empresario vasco*, pp. 100-105, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

estuvo siempre bajo el control del grupo Sota y Aznar, que en 1901 ostentaba la propiedad del 17% de las acciones.<sup>87</sup>

En opinión de Houpt y Rojo Cagigal, “Euskaduna fue un ejemplo más de la política de integraciones verticales que puso en marcha el empresariado vasco en las dos últimas décadas del siglo XIX, a fin de minimizar riesgos a través de la diversificación de sus inversiones”.<sup>88</sup> Estrategia que adoptaron Sota y Aznar a través de sus inversiones en minería y en los negocios navieros, aunque en el caso del astillero se vinculó desde sus orígenes a la demanda del sector civil, de ahí que, como señala Valdalisó, se proyectara la idea del astillero destinado a la reparación y la construcción no solo de sus propios buques, sino también para captar la mayor cuota posible de los otros armadores de la matrícula naval, ampliando de ese modo la cartera de posibles clientes de la futura empresa, con lo que compartían los riesgos derivados de una inversión cuantiosa.<sup>89</sup>

Dos meses antes de la constitución de Euskalduna, Ramón de la Sota y Eduardo Aznar habían fundado la Sociedad Mercantil Regular Colectiva Sota y Aznar, convertida en la sociedad matriz para la coordinación de las actividades del grupo, momento en el que se decidió la apertura de una oficina en Londres y se centralizó la administración de las empresas. El astillero era uno más en ese proceso de integración, en el que entró al servicio de las necesidades de la flota de sus promotores. La presidencia del consejo de administración correspondió a Eduardo Aznar de la Sota y tanto su hijo como su primo hermano Ramón de la Sota y el hijo de éste, Ramón de la Sota Aburto, tenían la condición de consejeros vitalicios. Hasta la guerra civil, la familia Sota sería el accionista mayoritario, bien individualmente o a través de la mencionada sociedad mercantil, llegando a controlar entre el 13% y el 25% del total de las acciones.<sup>90</sup>

El 89% del capital social invertido en 1901 procedía en su mayoría de Bilbao, pues en el proyecto se habían implicado la mayor parte de los armadores establecidos en la ciudad. La preponderancia de la burguesía local también queda reflejada en los estatutos, que establecían la condición indispensable para pertenecer al consejo de ser director gerente o consejero de alguna de las navieras allí establecidas. Es de advertir, asimismo, la participación destacada de la pequeña burguesía bilbaína, de modo que en 1901 el 75% de las acciones estaba en manos de inversores que poseían menos del 3% del total del capital desembolsado y en los años posteriores, el número de pequeños accionistas no bajaría del 53%.<sup>91</sup>

Euskalduna nació en la coyuntura económica que se produjo en Vizcaya con el cambio de siglo y que afectó fundamentalmente a la siderurgia, la minería y el sector naviero, de modo que el aumento de la exportación de mineral de hierro y la mejoría de los fletes, el auge de nuevas empresas navieras fue espectacular, tanto en la creación de nuevas sociedades como en la ampliación de las flotas ya existentes.<sup>92</sup> Sólo entre 1898 y 1902 se habían creado casi una treintena de sociedades navieras que habían desembolsado un capital superior a treinta millones de pesetas, a pesar de que a partir de 1899 se encareció considerablemente el precio de los buques nuevos y de segunda mano. El aumento en la

---

<sup>87</sup> VALDALISO, Jesús M. (1998). “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889.1979). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, p. 311, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.

<sup>88</sup> HOUP, Stefan y ROJO CAGIGAL, Juan Carlos (1998). “El origen de los astilleros del Norte”. En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 71, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>89</sup> VALDALISO, *ibídem*, p. 311.

<sup>90</sup> En los estatutos se establecieron diversos mecanismos para preservar la disposición del astillero para los negocios navieros de sus fundadores, de modo que las acciones serían intransferibles durante los cuatro primeros años de existencia de la sociedad y, transcurrido ese tiempo, los accionistas que quisieran vender sus títulos debían recibir la autorización del consejo de administración.

<sup>91</sup> HOUP y ROJO CAGIGAL, *ibídem*, p. 72.

<sup>92</sup> El caso más llamativo es el de Sota y Aznar, que en 1895 poseía diez buques y a finales de 1901 tenía 25 buques.

exportación de mineral de hierro y la mejoría de los fletes favoreció un auge importante en la creación de éstas o la ampliación de la flota de las ya existentes.<sup>93</sup>

De ahí que no resulte extraño, en el caso de Sota y Aznar, que quisiera disponer de un astillero propio que sirviera para las carenas y reparaciones de sus buques, lo que hasta entonces hacía en Inglaterra, donde también pasaban las inspecciones del Lloyd's, pues la ría del Nervión solo disponía de talleres pequeños que no estaban capacitados para realizar trabajos de importancia. Además, el coste de las varadas y reparaciones en Inglaterra se había encarecido, siendo especialmente apreciable a partir de 1898 cuando la peseta sufrió una considerable devaluación frente a la libra.<sup>94</sup>

En todo caso resulta lógico pensar que, debido al incremento de la flota de Sota y Aznar, era necesario disponer de una infraestructura propia en Bilbao, sede social de la naviera, para el mantenimiento de sus buques. Para asegurar la capacidad operativa necesaria, poco antes de la fundación de Euskalduna se hicieron gestiones para la fusión o adquisición de la Sociedad Anónima Diques Secos de Bilbao, que se compró en 2.150.000 pesetas, cantidad de la que un millón se pagaría en acciones de Euskalduna. Esta empresa, dirigida entonces por Eduardo Coste y Vildósola, se limitaba a alquilar los dos diques que poseía en Olaveaga y en los que los armadores podían realizar los trabajos por su cuenta o subcontratarlos, en función del tipo de trabajo a realizar, entre quienes tenían capacidad para ello.<sup>95</sup> Los diques tenían un inconveniente, que se agudizaría en poco tiempo con el crecimiento de la flota mercante, pues aunque en 1897 la compañía había concluido una serie de reformas para ampliar su capacidad, tenían un problema de calado para los buques de tonelaje cada vez mayor.<sup>96</sup>

La adquisición de los diques y de algunos de los talleres inmediatos obedecía a una estrategia claramente definida. De un lado, eliminaba una posible competidora en las reparaciones de buques y disponía de unas instalaciones que estaban en funcionamiento y eran susceptibles de reforma y ampliación, lo cual permitiría a Euskalduna ponerse en marcha de inmediato en el campo de las reparaciones navales, tratando con ello, además, de adelantarse a la oferta y demanda de Astilleros del Nervión, que había reabierto sus puertas en febrero de 1900.

La posibilidad de disponer de un astillero propio obviaría, al mismo tiempo, la obligación de construir los buques fuera de España. Sota y Aznar se consideraba capaz de ello y había contratado a ingenieros navales de prestigio en Francia, Alemania e Inglaterra, que serían los encargados del proyecto. De los estudios realizados salió la decisión de que el astillero se instalaría en Sestao, en unos terrenos y marismas adquiridos a la S.A. Metalúrgica y de Construcción La Vizcaya y a la sociedad Bilbao-River & Cantabrian Railway Co., complementándose con la compra de otras marismas próximas que eran de dominio público. En total sumaban 149.135 metros cuadrados, en los que serían construidos dos diques secos, dos muelles de armamento, cuatro gradas, talleres de ajuste, fundición, forja, calderería y fabricación de calderas y varios edificios para oficinas y almacenes.<sup>97</sup>

<sup>93</sup> En el caso de Sota y Aznar, de los diez buques que componían la flota en 1895 había pasado a 25 a finales de 1901.

<sup>94</sup> TORRES VILLANUEVA, *ibídem*, p. 126.

<sup>95</sup> Caso de los talleres de Juan de Anduiza, Viuda de Cortina y Vidaurrázaga –en julio de 1990 sería adquirido por Euskalduna– o el contramaestre Domingo de Mendiguren. HOUPT y ROJO CAGIGAL, *ibídem*, p. 73.

<sup>96</sup> Después de la adquisición de esta sociedad se procedió a la reforma de las instalaciones, dotándola de un muelle de armamento, el ensanche de los diques antiguos, nuevos talleres y el comienzo de las obras de un nuevo dique, denominado nº 3, cuyo proyecto fue encargado a la firma alemana Diss & Co. La construcción estuvo plagada de considerables incidencias técnicas y problemas con los contratistas, lo cual alargó su terminación hasta abril de 1906. El coste final también se había disparado, a casi cuatro millones de pesetas, cuando en origen superaba apenas el millón. Esta inversión se convirtió en un serio problema financiero, que obligó al consejo de Euskalduna a emisiones de obligaciones y acudir al crédito bancario.

<sup>97</sup> HOUPT y ROJO CAGIGAL, *ibídem*, p. 74.

De modo que el proyecto de Euskalduna incluía instalaciones para el carenado y reparación naval en Olaveaga, los diques comprados a Diques Secos de Bilbao y un astillero para construcción naval en Sestao, donde, además, serían construidos unos altos hornos para la elaboración de las materias primas necesarias. Con ello trataba de evitar el creciente encarecimiento de los productos siderúrgicos, los suministros regulares y la dependencia del exterior, pues tanto la extracción del mineral de hierro como el transporte estarían a cargo de los buques de la compañía naviera propia o de otras afines.

El proyecto de los altos hornos sería encargado en enero de 1901 al ingeniero laminador inglés John Riley, para su instalación junto al astillero de nueva creación en Sestao. Ello permitiría la fabricación de planchas para calderas, construcción de buques, construcciones metálicas, carriles, barras y otros productos afines. Ramón de la Sota había limitado la producción a las posibilidades del mercado en España y el ingeniero proyectista propuso como método de trabajo jornadas alternativas, es decir, trabajar con una parte de ella durante el día y con otra durante la noche. Las instalaciones consistían en dos hornos altos gemelos, capaces de producir 200 toneladas diarias; tres hornos Talbot, de 100 toneladas de cabida; igual número de hornos Siemens, un tren desbastador para tochos de lingote de acero; un tren de chapas para planchas pesadas de calderas; un tren tipo americano para la fabricación de chapas ligeras y varios trenes de perfiles. El presupuesto total ascendía a 51.905 libras, algo más de 18 millones de pesetas al cambio de la época, lo que suponía una inversión muy importante y buscaba romper la hegemonía de Altos Hornos de Vizcaya.<sup>98</sup>

Esta iniciativa conllevaba un riesgo considerable. Euskalduna se proyectaba como un astillero civil, dedicado a la construcción naval y reparación de buques mercantes, un sector en el que la demanda se caracterizaba por una gran inestabilidad en la que influía la coyuntura nacional e internacional, que es la que determinaba la firma de nuevos contratos. El astillero estaría al servicio directo de los intereses empresariales de Sota y Aznar, cuya flota generaría tanto la necesidad de reparaciones como de nuevas construcciones. Además, el sector naviero, condicionado por el mercado de los fletes, el transporte de mineral o la situación internacional, no se distinguía por su estabilidad. La futura demanda que Sota y Aznar pudiera ejercer sobre Euskalduna condicionaba la adquisición de buques de segunda mano, muy recomendable en cuanto a la entrega inmediata y su implicación en determinadas rutas o tráfico.

El astillero se enfrentaba a otro problema cuya solución implicaba tiempo: la falta de experiencia tanto en la construcción naval moderna como en las reparaciones. Para ello podía acudir a contratar personal especializado en el extranjero o largas estancias de ingenieros nacionales en astilleros británicos, si bien ello produciría recelos, pues no había capital foráneo en la composición de Euskalduna y no podía contar con una garantía tecnológica fiable y a largo plazo.

La construcción naval debía enfrentarse también a altos precios en lo que se refiere a la importación de toda clase de equipos, caso de máquinas especializadas y calderas. El arancel de 1891, entonces vigente, aunque contemplaba el principio de devolución de derechos, concedía una prima de construcción de 75 pesetas por cada tonelada de arqueo; el cobro de estas ayudas era una pesada losa para los constructores, debido a la lentitud de la gestión administrativa y no todos los derechos de los materiales que se importaban eran devueltos, pues se trataba de una franquicia arancelaria parcial.

Desde finales del siglo XIX, la burguesía periférica estaba en ascenso y tomaba posiciones en el entorno nacional. En el caso del País Vasco, tras el desastre de 1898, una parte de esta burguesía encontrará en el nacionalismo la forma de conseguir la reforma del Estado, tratando de lograr el favor de la opinión pública regional y el control de las instituciones locales. Es el caso de Ramón de la Sota Llano, director

---

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 75.



gerente del astillero Euskalduna, que se traduciría en un gran apoyo popular en la botadura de cada uno de sus buques y, especialmente, las de algún significado especial.<sup>99</sup>

El proyecto inicial de Euskalduna deja entrever, asimismo, la posibilidad de un cambio en el sistema de primas. Uno de los principales riesgos que presentaba la construcción naval de entonces era el elevado precio que había que pagar por los materiales importados que eran necesarios, la ineficiencia del sistema de devolución de derechos y la pequeña cuantía que contemplaba la legislación. Desde 1898, cada vez más voces clamaban no solo por la reconstrucción de la escuadra, sino también por la creación de una industria nacional para la construcción de buques mercantes. Los industriales siderúrgicos, totalmente contrarios a cualquier franquicia arancelaria, habían suavizado el tono de sus críticas a los constructores navales y concentrado sus esfuerzos en el desarrollo de la industria ferroviaria.

El proyecto de astillero y fábrica siderúrgica en Sestao no pasaría del papel. A partir de 1901 sobrevino una profunda crisis en la ría del Nervión que afectó de lleno a la banca, la minería, los ferrocarriles y las navieras. Serían éstas últimas, afectadas por la baja de los fletes y la depresión del comercio internacional, las que más sufrieron la situación, agravado por los altos precios en los que la mayoría de ellas habían realizado la compra de sus buques. Sota y Aznar también padeció las consecuencias y aunque logró sobrevivir, pasó serios apuros. Otras navieras bilbaínas tuvieron que reducir sus capitales, endeudarse, ser absorbidas o incluso la quiebra, como en el caso de Martínez Rodas.

No era, pues, el mejor momento para afrontar la construcción de un astillero tan ambicioso, que exigía el desembolso de un capital considerable. Razón por la cual, el consejo de administración decidió posponer el proyecto de Sestao, ante las nuevas circunstancias. La crisis de la Marina mercante se prolongaría hasta 1911, lo cual tendría consecuencias para los planes de Sota y Aznar, que decidió montar un complejo siderúrgico en Sagunto, mientras que los terrenos de Sestao serían vendidos en 1913 a Altos Hornos de Vizcaya, el principal suministrador de chapas y ángulos para Euskalduna. De modo que el proyecto del astillero quedó centrado en Olaveaga, en las instalaciones que inicialmente estarían dedicadas a varadas y reparaciones navales.

Altos Hornos de Vizcaya había sido el primer cliente del astillero Euskalduna, con el contrato del gánguil *Portu*, entregado en 1902. A partir de entonces se estableció entre ambas sociedades una relación afin, teniendo en el horizonte la posibilidad de nuevos contratos, como así sucedería, pues siguieron los contratos de dos remolcadores llamados *Euskeldun-Bat* y *Euskeldun-Bi*, terminados en 1904. A pesar de que en Inglaterra ofrecían mejores precios para el suministro de materiales, Euskalduna decidió contratarlos con Altos Hornos pues había asegurado la calidad bajo la inspección del Lloyd's y una mayor rapidez en los plazos de entrega, lo que tenía especial importancia en el caso de las reparaciones navales. Las relaciones entre ambas empresas, sin embargo, cambiarían a partir de la ley de 1909, cuando las compras tenían que hacerse obligatoriamente a la industria nacional, debido a los elevados derechos arancelarios. De modo que Euskalduna, al igual que el resto de los astilleros, soportaron alzas en los precios sin que pudieran hacer sus compras en Inglaterra o Alemania, mercados alternativos a los que se había acudido hasta entonces.

Entre 1901 y 1904 Euskalduna solo construiría diez buques de escaso porte –de ellos, seis pesqueros y dos remolcadores–, lo cual le permitiría adquirir experiencia al personal de maestranza. Sería a partir de 1905 cuando se produjo la entrega del buque *Getso*, el primero mayor de mil toneladas brutas salido de sus gradas, construido para la flota de Sota y Aznar. A este seguirían otros trece buques hasta 1912, de

---

<sup>99</sup> Así sucedió con el vapor *Artagan-Mendi*, destinado a cumplir también la función de buque-escuela, cuya botadura en junio de 1917 congregaría a una multitud jubilosa para contemplar el acontecimiento convertido en una fiesta de exaltación nacionalista.

ellos cinco mayores de dos mil toneladas y tres mayores de tres mil toneladas; cinco para Sota y Aznar y tres para Vasco Andaluza, antecesora de Ybarra y Cía.

La crisis del sector provocó una gran escasez de pedidos en los años iniciales de actividad del astillero y sería Sota y Aznar, en su estrategia de renovación de flota, quien contratara nuevas construcciones, de modo que hasta 1913 más del 70% del tonelaje construido por Euskalduna sería para esta naviera. Contratos de importancia fueron dos buques para Vasco Andaluza, el único cliente ajeno a Sota y Aznar en esta etapa, si bien las primeras construcciones de Euskalduna se saldaron con pérdidas o pequeños beneficios que resultaban insuficientes en relación al capital invertido, maquinaria y mano de obra que precisaban. La más llamativa fue la construcción del buque *Getso* (1905), que arrojó unas pérdidas de 108.554,15 pesetas; y las de los buques *Cabo Blanco* y *Cabo Sacratif* (1909), con unas pérdidas de 23.167,50 pesetas y 9.592,21 pesetas, respectivamente. La construcción más rentable fue la del buque *Bizcargui-Mendi* (1910), que obtuvo un beneficio de 63.365,18 pesetas, aunque “lejos aún de lo que esperaba el consejo de administración”,<sup>100</sup> pues las pérdidas sufridas por Euskalduna desde su apertura hasta 1909 mostraba un saldo negativo de 120.853 pesetas.

Además, la crisis había afectado también a las reparaciones navales y carenados de los buques, de modo que la facturación obtenida entre 1902 y 1907 permaneció prácticamente estancada. La competencia de otros talleres cercanos, caso de Hijos de A. Cortadi y Astilleros del Nervión, condicionaba los resultados, aunque, en todo caso, serían los beneficios de esta actividad los que compensaron las pérdidas registradas en la construcción naval. Solo la flota de Sota y Aznar representó el 22% de los buques varados en dique en 1914.

#### 4.11 MARINA MERCANTE (1898-1918)

El marco institucional en el que navegaba la Marina mercante española en el último tercio del siglo XIX conoció un cambio radical a partir de 1868, cuando se introdujo en el sector una mayor competencia y un espacio más favorable para el desarrollo de la iniciativa empresarial. Mediante la aprobación de sendos decretos se suprimió el derecho diferencial de bandera, que gravaba hasta en un 30% el precio de las mercancías importadas a España en barcos extranjeros, y se liberalizó la importación de buques, así como la contratación de mano de obra. En menor medida se permitió la inversión de capital exterior y se simplificó el régimen fiscal y administrativo.

A partir de entonces comenzó una etapa de rápido crecimiento y se produjo un cambio tecnológico en el que los veleros fueron sustituidos progresivamente por los buques de vapor, adquiridos de nueva construcción o de segunda mano en su mayor parte en Inglaterra, donde también estaban asegurados. Aparecieron nuevas compañías navieras –algunas de ellas con una notable participación de capital británico–, de las cuales las más importantes establecieron sus sedes sociales en Bilbao, Barcelona, Sevilla y Cádiz.

Los tráficos en los que operaron fueron básicamente el cabotaje nacional y el triangular con los puertos británicos, así como las colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, el Golfo de Méjico y la costa este de EE.UU. Sin embargo, el declive del comercio con las Antillas había forzado a una reducción de la actividad marítima y concentró la mayor parte del comercio exterior español en el continente europeo, consiguiendo posiciones en los tráficos de carbones, minerales, maderas y cereales, donde hasta finales del siglo XIX la hegemonía de los armadores británicos había sido incontestable, en abierta competencia con los pabellones de Noruega, Suecia o Grecia. Bilbao se convirtió entonces en la capital naviera de España, concentrando más de la mitad del tonelaje, así como las sedes de las

---

<sup>100</sup> HOUPY y ROJO CAGIGAL, *ibidem*, p. 79.

compañías armadoras, asociando a su demanda toda una red industrial y de servicios auxiliares relacionados con el sector.<sup>101</sup>

En el último tercio del siglo XIX, la flota mercante española de vapor había conseguido situarse entre las cinco primeras del mundo, oscilando su posición hasta alcanzar en algún momento el tercer puesto. La bandera nacional se situaba detrás de Gran Bretaña, Francia, Alemania y EE.UU.

Cuando aún resonaba el eco de los dramáticos sucesos de 1898, la suma total de arqueo se aproximaba a las 800.000 toneladas. La pérdida de las colonias tuvo unas consecuencias graves para la Marina mercante, pues de pronto cesó el comercio que generaba dichas líneas, entre ellos el tráfico de azúcar y tabaco. Cuando finalizó la repatriación de las tropas españolas y el personal civil, Trasatlántica mantuvo su presencia en las Antillas y Filipinas, lo mismo que Pinillos, Izquierdo y Cía. y otras compañías, aunque de un modo precario. Los antiguos sollados utilizados para el transporte de tropas se reconvirtieron en camaretas, favoreciendo así el transporte de emigrantes desde comienzos de siglo hasta principios de la Gran Guerra.<sup>102</sup>

El problema más importante del comercio marítimo español a principios del siglo XX radicaba en la excesiva dependencia de la industria naval extranjera. Entre los años 1897 y 1900 se adquirieron en Inglaterra buques que sumaban 250.000 toneladas.<sup>103</sup> En el periodo comprendido entre 1895 y 1900 se importaron 278 buques y 385.492 toneladas, de ellos 204 de casco de hierro (381.753 toneladas). En 1905 la Marina mercante española estaba compuesta por 450 buques de vapor (693.265 toneladas) y 119 buques de vela (38.316 toneladas), situándose en el undécimo puesto en el *ranking* mundial por debajo de Inglaterra, Estados Unidos, Dinamarca, Países Bajos, Francia, Alemania, Italia, Japón, Noruega, Rusia y Suecia.<sup>104</sup>

El grueso de la flota de vapor estaba formado por unidades dedicadas al *tramp*, ocupada principalmente en la exportación de mineral de hierro, aprovechando el flete de retorno para traer carbón de Gales, maderas del Báltico y otros productos del norte de Europa. También participó en el tráfico de carbón al norte de Italia, con retorno de mineral desde el sur de la península o el norte de África y, asimismo, exportaba piritas de Huelva y fardos de corcho a EE.UU., cargando algodón, maderas del Golfo y fosfatos de Florida en los viajes de vuelta.<sup>105</sup>

Estos tráficos tenían una fuerte dependencia de las fluctuaciones del mercado internacional, lo que tuvo serias repercusiones cuando el sector se resintió en la primera década del siglo –entre 1904 y 1905 se produjo una gran crisis mundial de fletes, que se repetiría en 1910–, afectando de lleno a las compañías españolas y británicas. Para afrontar la grave situación, los armadores adoptaron estrategias de mercado y medidas financieras, y aprovecharon la coyuntura para la creación de las principales asociaciones empresariales del sector, caso de la Asociación de Navieros de Bilbao, Comisión de Navieros del Círculo Mercantil de Barcelona y Asociación de Navieros de Valencia.

---

<sup>101</sup> VALDALISO, Jesús M. (1997). *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, pp. 25-33, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

<sup>102</sup> Entre 1900 y 1915 Argentina recibió más de un millón de emigrantes procedentes de España, mientras que en las tres primeras décadas del siglo XX llegaron a Cuba algo más de 703.000. En 1912, según datos de las compañías navieras, se registró en los puertos españoles un tráfico de unos 312.000 pasajeros.

<sup>103</sup> *Revista General de Marina*, enero de 1901, pp. 124-130.

<sup>104</sup> *Lloyd's Register*, diciembre de 1905. En las estadísticas sólo se contabilizan los buques mayores de 100 toneladas.

<sup>105</sup> ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (2000). “Marina Mercante”. *Historia de las cuatro marinas españolas*. Tomo II, p. 154, ed. Sílex, Madrid.

A consecuencia de la estricta y agobiante legislación arancelaria, que perjudicaba enormemente a los armadores nacionales, muchos de ellos optaron por abanderar sus barcos en el extranjero.<sup>106</sup> En cuanto al comercio de exportación e importación, en los inicios del siglo XX sólo el 28% se efectuaba en buques de pabellón español. Era evidente que se imponía un examen riguroso de la situación y estudiar las posibles soluciones a aplicar ante el estado de abandono de todo lo relacionado con la Marina mercante. No faltaron hombres e instituciones que asumieron el reto de configurar un panorama marítimo diferente. Así, figuras como Maura, Sánchez de Toca, el duque de Veragua y el marqués de Pilares, entre otros, se aglutinaron en torno a la Liga Marítima y con trabajo y perseverancia obtuvieron sustanciales resultados. No tardaron en adherirse notables personalidades de la política y las finanzas.

La fundación de la Liga Marítima Española<sup>107</sup>, presidida por Antonio Maura, canalizó un torrente de ideas para revitalizar la Marina mercante y se convirtió en el adalid de la regeneración marítima nacional en todas sus vertientes. En los primeros años del siglo XX desarrolló una actividad extraordinaria, hasta el punto de que sus acuerdos sirvieron, en ocasiones, para presionar al Gobierno en la toma de decisiones a favor del sector.

Impulsada por el teniente de navío Alfonso de Navarrete y Alcázar, se trataba de una institución similar a otras surgidas en Holanda, Francia, Italia o Alemania. Contaba con el patrocinio del rey Alfonso XIII y reunía a todos los profesionales y entidades relacionados con el sector marítimo. Entre 1900 y 1910 llegó a agrupar a más de 16.000 asociados.

El espíritu de la Liga queda plasmado en el artículo 1º de sus estatutos, cuando dice que se constituye “para representar ante la opinión y los poderes públicos las aspiraciones y promover, por todos los medios legítimos de propaganda e influencia, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos sin exclusión alguna”.<sup>108</sup>

El Congreso Marítimo Nacional, celebrado en junio de 1901, puso de manifiesto el gran poder de convocatoria de la Liga Marítima Española, en el que tanto los problemas como los anhelos del sector se expusieron públicamente. Durante su existencia desarrolló una eficaz gestión, como lo demuestran sus múltiples actividades en defensa de la navegación comercial, la pesca marítima y las enseñanzas náuticas, así como en la creación de cajas y montepíos para beneficio de las gentes de la mar.

La problemática del sector convergía en una serie de aspiraciones y exigencias que se concretaban en la reciprocidad en el establecimiento de un derecho de anclaje con respecto a los buques extranjeros; la concesión de una subvención o franquicia a los armadores nacionales cuyos buques se dedicasen al gran cabotaje o a la navegación trasatlántica, a razón de un tanto por tonelada de registro y viaje; la creación de una ley especial de relaciones con ultramar; la concesión de ventajas a los buques de servicios regulares; la subvención de las líneas postales, especialmente las de carácter trasatlántico; la modificación de los aranceles en beneficio de la legislación nacional, así como el fomento y la protección de la pesca. Se demandaba, además, la ordenación de la navegación en el golfo de Guinea

---

<sup>106</sup> RICART Y GIRALT detalla en *El derecho de abanderamiento* algunas de las numerosas cargas que los armadores españoles soportaban: *El impuesto establecido en el artículo 317 de la Ley del Timbre, que era el 2 por 1.000 sobre el capital social, por el concepto de constitución de sociedad, que también se extendía a la compra de cada buque; el 1 por 1.000 por derecho de timbre de la negociación de las acciones y obligaciones de las compañías navieras; el 7 por 100 sobre las utilidades obtenidas por las compañías anónimas dedicadas a la navegación; el 3 por 100 sobre los dividendos de las acciones de las compañías navieras; otro 3 por 100 de las primas de amortización de las obligaciones y el 2 por 100 sobre el valor del barco en la adquisición de este en el extranjero por derechos reales.*

<sup>107</sup> Constituida el 9 de junio de 1900 en el Ateneo de Madrid. Para más detalles, véase: ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo, PÉREZ DE RUBÍN, Juan y ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *La Real Liga Naval Española*, pp.51-62, Madrid.

<sup>108</sup> [www.mcu.es/prensahistorica/es](http://www.mcu.es/prensahistorica/es).

para que el tráfico fuera para la bandera nacional y el comercio para los españoles, así como la exclusividad en el cabotaje tanto de mercancías como de pasajeros.

Incluía la necesidad de fortalecer la eficacia de la Dirección General de la Marina Mercante y la creación de un registro de buques único, así como una gestión fácil, económica y rápida para la hipoteca naval; la prohibición de abanderamiento en España de buques de más de tres años desde su construcción y la subsistencia de los derechos de importación y concesiones de primas a la construcción, comenzando con la tarifa más alta, con escala decreciente durante diez años en proporción y en sentido inverso a la progresiva fijada por los derechos de abanderamiento.<sup>109</sup>

Cuando finalizó el congreso, después de cuatro días de debates, se adoptaron diversos acuerdos, entre los que destacaba la reserva exclusiva del tráfico de cabotaje a los buques de construcción y pabellón nacional; la concesión de primas a la construcción naval y la navegación de altura; la codificación de las normas que afectasen a las industrias marítimas, así como la definición de la personalidad de la Marina mercante en el Estado español, integrando todos los asuntos de navegación y comercio marítimo en una representación adecuada a su importancia.

En el acto de clausura, Antonio Maura pronunció un vibrante discurso que fue interrumpido en quince ocasiones por los aplausos de los asistentes, si bien, como dice el tratadista naval Ricardo Arroyo, “este entusiasmo de los congresistas no se traduciría en resultados prácticos a consecuencia de las frecuentes crisis políticas y los consiguientes cambios ministeriales”.<sup>110</sup>

En la primera década del siglo XX llegó el apogeo del buque de vapor y comenzó el repliegue de la flota velera, etapa que coincidió en nuestro país con los primeros trazos de un sistema de protección de la Marina mercante, similar al aplicado en el extranjero por otras marinas competidoras de la española.

En esta época comenzó el arranque definitivo de la construcción naval nacional. En 1900 se constituyó en Bilbao la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparaciones de Buques, con un capital social de ocho millones de pesetas. De sus gradas en la ría del Nervión saldría el grueso de la flota de Sota & Aznar, así como otras unidades para Marítima del Nervión y Pinillos. En 1908 se fundó en Madrid la Sociedad Española de Construcción Naval, con un capital social de 20 millones de pesetas y repartió su actividad industrial entre las factorías de Bilbao, Ferrol, Cádiz y Cartagena, donde serían construidos barcos para la Marina de Guerra, Trasatlántica, Compañía Trasmediterránea y otras empresas navieras nacionales.

#### **4.12 LA LEY DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE 1909**

A finales del siglo XIX y comienzos del XX llegó el final del liberalismo y el proteccionismo se afianzó como principio económico predominante. Había llegado el momento en el que los estados se constituyeron en garantes de los diversos sectores que conformaban sus economías y lo hicieron sirviéndose de la vía arancelaria o a través de la prohibición directa a la importación. Es la época en la que se promulgan aranceles proteccionistas en toda Europa: Alemania en 1879, Francia en 1882, España en 1891, Italia en 1895, Noruega y el Imperio Austro-Húngaro en 1897, Rusia en 1900 y Estados Unidos lo había hecho en 1890. Bajo esta nueva realidad, la aparición de los grupos de presión en el mundo capitalista desarrollado actuaría como una consecuencia inevitable del proceso de consolidación del fenómeno proteccionista.

<sup>109</sup> CERVERA PERY, José. (1990). *La Marina Mercante española. Historia y circunstancia*, p. 92, ed. San Martín, Madrid.

<sup>110</sup> ARROYO RUÍZ-ZORRILLA (2000), *ibidem*, p. 156.

En este marco de referencia se publica en 1890 en EE.UU. la obra *The influence of sea power upon history (1660/1783)*, de Alfred Thayer Mahan, en la que viene a defender la necesidad de un poder naval para asegurar la prosperidad de las naciones. Ello será fundamental para explicar el nacimiento de distintos movimientos y corrientes proteccionistas en el ámbito marítimo de los países más desarrollados, uno de los cuales se producirá en España con la creación de la Liga Marítima Española, de la que nos ocupamos más adelante.

Imbuído por los ideales proteccionistas que tanto rédito habían proporcionado al marqués de Comillas las actuaciones de los poderes públicos en el ámbito marítimo, Trasatlántica se implicará significativamente a partir de 1900. El marco en el que se desenvuelve la economía española de comienzos del siglo XX se verá consolidado con la implantación de frecuentes medidas proteccionistas. En 1906 se produjo la promulgación del conocido como arancel Salvador, a modo de respuesta gubernamental a las prácticas proteccionistas del resto del país. Destaca Díaz Cano que dicho arancel se enmarca bajo dos intenciones bien definidas: por un lado, el desarrollo del mercado interior a favor de la industria nacional y, por otro, el abandono del interés en las exportaciones vinícolas. “Se trataba de un intento de salvar la obsolescencia del arancel Cánovas fruto del paso del tiempo y su consiguiente desfase respecto a la nueva realidad imperante en la Europa más cercana. Los grandes favorecidos de este arancel serán los siderúrgicos vascos y los algodonereros catalanes.”<sup>111</sup>

En 1907 se promulgó la Ley de Protección a la Industria Nacional, mediante la cual el Estado sólo podría adquirir artículos y servicios con origen en las industrias nacionales, con lo que se lograría el modelo conocido como proteccionismo administrativo. Como respaldo de este decidido apoyo gubernamental a la industria nacional serán las concesiones de mayores primas a la construcción naval y la reducción de los derechos de abanderamiento a favor de la Marina mercante española.

En 1908 se produjo la constitución de la más importante sociedad española dedicada a la construcción naval, en la que participará el grupo dirigido por el marqués de Comillas. La Sociedad Española de Construcción Naval, a la que nos referiremos con la amplitud debida en el capítulo 5, nace al amparo de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, más conocida como la ley Ferrándiz. Tenía como objetivo relanzar el poder naval de la empobrecida Armada mediante la construcción de un plan de flota ambicioso, por importe de 185,5 millones de pesetas, lo que abriría amplias expectativas en el sector de la industria naval nacional, como veremos en detalle en el citado capítulo.

Los proyectos y aspiraciones de Antonio Maura fueron criticados y combatidos desde algunos sectores del conservadurismo político español, que no compartían las drásticas medidas reformistas del estadista mallorquín. En el Congreso de los Diputados, el 23 de marzo de 1909, cuando se debatía el proyecto de ley, Maura ironizaba sobre la opinión de los políticos opuestos a su proyecto que creían servir al interés nacional, prefiriendo ocupar a buques extranjeros en los tráficos de exportación e importación de las mercancías españolas antes de revitalizar los astilleros nacionales y fomentar la Marina mercante española. Con ello, decía, desaparecen la competencia y el abaratamiento de los fletes en el mercado propio. Gran parte de estas aseveraciones fueron dirigidas contra Canalejas y Moret, que se oponían al proyecto de la ley que se debatía.

De la Cuétara Martínez<sup>112</sup> sostiene que Trasatlántica tuvo un papel muy importante en el proceso de gestación de la ley, ya que el contrato que la naviera tenía con el Estado finalizaba en 1907, y a partir de esa fecha el futuro de la adjudicataria no estaba tan asegurado si no conseguía un nuevo contrato. La

---

<sup>111</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 74.

<sup>112</sup> DE LA CUÉTARA MARTÍNEZ, J.M. *Las comunicaciones marítimas en España*, p. 128, Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.

oposición política tampoco estaba satisfecha con la ley, ya que veía reflejada en ella las aspiraciones de Trasatlántica y las de su presidente, el marqués de Comillas, cuya figura no estaba muy bien considerada por las condiciones en las que sus barcos transportaron a las milicias que regresaron a España desde Cuba y Filipinas.

Los debates saltaron del Parlamento a la calle. El 28 de marzo de 1909 se produjo en Madrid una manifestación a la que acudieron unas treinta mil personas que se mostraban contrarias al proyecto. Para contrarrestar este acto, la Asociación de Navieros de Bilbao, presidida por Ramón de la Sota, convocó otra manifestación de apoyo que se celebró el 18 de abril, a la que asistieron más de cuarenta mil personas que defendían el proyecto de Maura. Finalmente, la Ley de la Marina Mercante y Comunicaciones Marítimas quedó promulgada el 14 de junio siguiente.<sup>113</sup>

Maura había defendido la postura de su gobierno en el sentido de que los navieros “quieren que los servicios que están dispersos entre el Ministerio de Fomento, el de Hacienda, el de Gobernación, el de Estado y el de Marina, se reúnan para que no resulte que entre la circular de Aduanas, o de Sanidad, entre las disposiciones de juntas de Obras del Puerto, las del Ministerio de Marina, etcétera, no haya manera de entenderse y estén peor que el grano del trigo, expuestos a ser triturados bajo el sumo desconcierto de la rueda de nuestra Administración. No quieren ser molidos; quieren, en suma, un poco de organización, que se reúna tanta organización dispersa para que, estando reunidas, se entiendan y respeten”.<sup>114</sup>

La ley diseñaba un sistema de protección semejante al que existía en otras marinas europeas, que reservaba el cabotaje nacional para los buques construidos y abanderados en España, creaba líneas regulares y establecía un sistema de primas a la navegación a razón de las toneladas/milla recorridas y el servicio prestado.<sup>115</sup> Los servicios de puerto también serían cubiertos por buques y artefactos navales que fueran de bandera española. Contemplaba, además, la posibilidad de ordenación del tráfico marítimo, y sentaba las bases para establecer contratos entre el Estado y las empresas navieras para la prestación de determinados servicios, con la reserva de ejercer el control sobre los precios de pasaje y carga.<sup>116</sup>

El artículo 17 de la ley se refería a los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares. En las bases se establecía que en las líneas subvencionadas los buques afectos prestarían los servicios de conducción gratuita de la correspondencia pública y valores del Estado, pudiendo el Gobierno alterar el número de expediciones en las diferentes líneas, introduciendo o suprimiendo puertos de escala y permitiendo modificar la velocidad de los buques, todo ello sin aumento en el total de la subvención que habría de percibir la concesionaria. Asimismo, el Gobierno podría utilizar los barcos para servicios auxiliares de guerra y otros especiales del Estado mediante indemnizaciones reguladas en los contratos.

Se exigía que los buques subvencionados fueran propiedad de españoles y estar abanderados y matriculados en España, y asimismo se contemplaba la posibilidad de que, si algún buque de los

<sup>113</sup> *Gaceta de Madrid* n.º 168, de 17 junio de 1909, pp. 1484-1492.

<sup>114</sup> [www.mcu.es/prensahistorica/es](http://www.mcu.es/prensahistorica/es).

<sup>115</sup> Las condiciones que se requerían a los buques para poder disfrutar de las primas pueden resumirse así: a) que el buque nacional estuviera incluido en la primera categoría de las sociedades clasificadoras competentes. b) que la dotación fuera española. c) que el buque admitiese a los alumnos de las Escuelas de Náutica que estuviesen en prácticas. d) que transportase gratuitamente las valijas de Correos y que el promedio de la carga y pasaje transportado por el buque en tráfico directo internacional durante el año no fuera inferior al 50% de la carga máxima, así como que el 30% de dicho promedio se alcanzase, exclusivamente, en el tráfico de exportación de productos españoles

<sup>116</sup> Los buques nacionales de vapor que realizaran tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje disfrutarían, durante los diez primeros años de aplicación de esta ley, de las siguientes primas de navegación: 0,40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueo total y mil millas navegadas en tráfico de altura y 0,50 pesetas por el mismo concepto en navegación de gran cabotaje.

contratados por el Estado se perdiese o inutilizase, se concedería un plazo de veinte meses para su reposición. En caso de que el nuevo buque fuese construido en España, este plazo podría prorrogarse por seis meses. Durante dicho plazo podría ser reemplazado por otro que, aunque no reuniese las condiciones del definitivo, se encontrase en buen estado. Asimismo, la ley imponía que la provisión de los barcos se haría preferentemente en España y con productos nacionales. Las concesiones de los servicios deberían realizarse a través de concurso público para españoles o entidades españolas, constituidos como navieros o armadores nacionales.<sup>117</sup>

Asimismo, autorizaba la sustitución de los buques anticuados por otros de importación cuya edad no excediera de diez años; concedía plena libertad a los armadores en lo referente a los buques destinados al tráfico de altura, y otorgaba a la industria de la construcción naval toda clase de facilidades con la exención de impuestos. La ley exigía que los barcos beneficiarios estuvieran clasificados en la primera categoría del Lloyd's Register, que sus tripulaciones fueran españolas y que los navieros contribuyeran al sostenimiento de instituciones benéficas para el personal de las compañías.

Las medidas proteccionistas de la ley de 1909 no pudieron llevarse a la práctica en su conjunto, pero crearon conciencia en una época de acoso por las dificultades políticas y económicas que atravesaba el país. Autores como Cervera Pery han defendido su utilidad en función de posteriores incrementos de tonelaje en la flota mercante española.<sup>118</sup> En realidad, como señala Díaz Cano, “respondió a las circunstancias de mercado internacional y a las adecuaciones de la oferta ante deficiencias cuantitativas anteriores, como era el escaso nivel de tonelaje mercante español”.<sup>119</sup>

El reglamento provisional fue aprobado el 27 de marzo de 1910 y el definitivo se alargó hasta el 13 de octubre de 1913. Por entonces se había completado el reglamento de disciplina y policía a bordo de los buques mercantes, así como sus revisiones y se estipularon los convenios para el reconocimiento de certificados entre España y otras naciones. Este nuevo marco legislativo significó un apreciable resurgimiento del sector, que se tradujo en un incremento de 46.544 toneladas en buques de vapor y una disminución de 2.607 toneladas en buques de vela, aunque todavía constaban en las estadísticas oficiales reliquias veleras de mediados del siglo XIX. Y todo ello pese a que la ley no funcionó adecuadamente, registrándose considerables retrasos en el pago de las primas por parte del Estado debido a restricciones presupuestarias continuas por parte de los gobiernos posteriores al de Maura.<sup>120</sup>

No transcurrió mucho tiempo para que se empezaran a recoger los primeros frutos de la aplicación de la ley. Uno de ellos fue la reducción del tonelaje extranjero que realizaba el comercio de importación y exportación, que pasó del 71% en 1909 al 66% en 1913. Entre 1892 y 1911 sólo se habían incorporado 27 buques y 35.000 toneladas de registro bruto. En ese año eran 582 los vapores y 750.081 toneladas y 301 veleros y 44.325 toneladas. En 1912 estaban registrados 597 vapores y 801.612 toneladas y 102 veleros y 44.827 toneladas.

En 1913 el aumento fue más notable, con 628 vapores y 844.327 toneladas, así como 236 veleros y 32.970 toneladas, mientras que en 1914, primer año de la guerra, en el recuento figuraban 547 vapores y 826.261 toneladas y 60 veleros y 14.374 toneladas. España había descendido desde el quinto al

---

<sup>117</sup> *Gaceta de Madrid*, n.º 168, de 17 de junio de 1909.

<sup>118</sup> CERVERA PERY, *ibídem*, p. 97.

<sup>119</sup> DÍAZ CANO, Juan Antonio (2008). *Marina Mercante Española (1868/1995)*, p. 80, Tesis doctoral del autor. Real Liga Naval Española, Madrid.

<sup>120</sup> Entre 1907 y 1917 los pagos pendientes de abono por primas a la construcción alcanzaban la cuantía de 3.668.052,51 pesetas. El 4 de marzo de 1920 hubo que dotar un presupuesto extraordinario al Ministerio de Fomento para el pago de esas deudas (*Vida Marítima*, n.º 653, 20 de marzo de 1920).



duodécimo puesto, con lo que siempre quedó por debajo del aumento de las naciones con las que podía competir más directamente.<sup>121</sup>

Mayor incremento se registró entre 1912 y 1916, ya que fueron botados 40 buques que suponían un registro bruto aproximado de 50.000 toneladas. Estas cifras fueron superadas en el período 1917-1921, en el que sobrepasaron el centenar, con 186.000 toneladas. 1919 marcó un hito en la flota mercante española, siendo 41 buques y 52.000 toneladas de registro.<sup>122</sup> Todos los buques a los que nos referimos superaban las 100 TRB

En la tabla 4.6 reflejamos la evolución de la Marina mercante española entre los años 1911 y 1920. Detallamos los buques existentes en 1868 para que sirva de referencia y comparativa, significando que en 1917 no se publicó la *Lista Oficial de Buques* y que el único dato que poseemos para 1919 es el total que ascendía a 780.918 toneladas. En 1918 se observa un drástico descenso en el número de buques de vela, y ello se debe a que en ese año se modificó el formato de la citada publicación oficial en el sentido de no contabilizar los buques inferiores a 100 toneladas.

El vapor impuso sus ventajas y sus condiciones, como se refleja en las navieras más importantes del momento –Sota & Aznar, Compañía Trasatlántica, Ybarra y Cía., Compañía Marítima del Nervión y Líneas Pinillos– por el número y tonelaje de sus buques, lo que pone de manifiesto, además, la importancia del tráfico de pasajeros en las líneas de ultramar. En el caso de las dos últimas, que competían entre sí, acudieron a astilleros británicos para construir sus mejores buques.

La nueva situación provocó fusiones entre navieras, lo que permitió una capacidad suficiente para la mejora de la flota y, al mismo tiempo, favoreció el desarrollo de los astilleros nacionales. Lo cual, como señala Ricardo Arroyo, “con los aciertos y los errores que la ley pudiera tener, probablemente más en su aplicación que en el espíritu de la misma, ha sido durante casi medio siglo el instrumento de una buena parte de la política marítima española”<sup>123</sup>, cuya vigencia habría de prolongarse hasta 1956.

Tabla 4.6 Evolución de la flota mercante española (1911-1920)

Año	Veleros	Toneladas	Vapores	Toneladas
1868	1312	147.000	144	20.814
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
1911	301	44.325	582	750.081
1912	302	44.827	597	801.912
1913	236	32.970	628	844.327
1914	60	14.374	547	826.261
1915	217	29.279	640	875.609
1916	240	31.101	603	816.797
1918	85	31.209	495	749.546
1920	568	99.369	582	826.905

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de CERVERA PERY (1990). *La Marina Mercante Española. Historia y Circunstancia*

<sup>121</sup> CERVERA PERY, *ibídem*, p. 109.

<sup>122</sup> ROBERT, Juan B. “La construcción naval en España”. *Revista General de Marina*, julio 1933, pp. 6-7.

<sup>123</sup> ARROYO, *ibídem*, p. 161.

Desde la promulgación de la ley de 1909 y hasta 1914, los navieros españoles dependían del extranjero, pues la mayoría de los barcos construidos salían de astilleros británicos o habían sido adquiridos de segunda mano en Liverpool o Londres, lo que implicaba un alza fuerte en las primas de las casas aseguradoras. Existía, además, una corriente de tráfico a cargo de bandera extranjera, debido a la desidia de los importadores y los exportadores que contrataban sus mercancías sin tener en cuenta la importancia del flete para la flota mercante nacional.

El sector se desarrolló entre el aumento de las líneas regulares, el nacionalismo y su consecuencia en los aranceles, el proteccionismo con subvenciones y la concesión de créditos. La política ferroviaria y de concentración de puertos marcó la impronta de estos años en el desarrollo de la Marina mercante española, hasta que todo se fue al traste cuando se declaró la guerra en Europa, que entonces se llamó la Gran Guerra.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> VALDALISO, *ibídem*, p. 36.

**CAPÍTULO V LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN  
NAVAL. UN GIGANTE INDUSTRIAL SOPORTE DE  
TRASATLÁNTICA**



## 5.1 SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Cuando llegó el cambio de siglo estaba muy fresca la memoria de la doble derrota de Cavite y Santiago de Cuba, de modo que el siglo XIX se había cerrado con la misma amargura con la que había comenzado, cuando sucedió el desastre de Trafalgar. La Marina militar y la mercante atravesaban uno de sus peores momentos y la clase política, salvo honrosas excepciones, demostró una profunda miopía como había sucedido y habría de mantenerse en el tiempo.

En el arsenal de La Carraca se trabajaba a ritmo muy lento en el armamento del crucero *Princesa de Asturias*, que había tenido una accidentada botadura en octubre de 1896. Tras su entrega oficial en 1902, la factoría gaditana entró en un largo periodo de inactividad. En la otra esquina del país, el arsenal ferrolano concluía en 1903 las obras del crucero *Cardenal Cisneros*<sup>1</sup> y tenía en construcción el crucero *Reina Regente*, lo que habría de reportarle carga trabajo hasta su entrega en 1910, cuando ya estaba en manos de la Sociedad Española de Construcción Naval.<sup>2</sup> En 1903 el arsenal de Cartagena entregó el crucero *Cataluña*; al igual que sucedió con la factoría gaditana, también entraría a partir de entonces en un largo periodo de inactividad.

Había transcurrido una década desde el desastre de 1898 cuando, después de un largo debate nacional, se trató de poner remedio a la situación que vivía el país, en un intento por recuperar la confianza y el espíritu nacional. El gobierno de Maura aprobó el denominado Plan Ferrándiz, diseñado para la reestructuración, renovación e impulso de la Armada. La ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909 y la ley previa de Protección de las Industrias Nacionales de 1907, a las que ya nos hemos referido con mayor amplitud, fueron los argumentos legales para intentar impulsar el renacimiento nacional.

Cuando el almirante Ferrándiz asumió a mediados de 1907 la cartera de Marina por segunda vez, presentó un proyecto de ley de organizaciones marítimas y armamentos navales y el 27 de noviembre del citado año, en lo que entonces la prensa nacional señaló como una “patriótica sesión parlamentaria”, el Parlamento otorgó su voto mayoritario al proyecto que sería aprobado el 7 de enero de 1908. Las bases del concurso aparecen publicadas en la *Gaceta de Madrid* mediante real decreto de 21 de abril, con un presupuesto global de 200 millones de pesetas y estaría formado por tres acorazados, tres destructores, 24 torpederos y cuatro cañoneros, además de la habilitación y equipamiento de los arsenales de Ferrol y Cartagena, en los que se realizarían las nuevas construcciones y que serían cedidos por el Estado a la empresa adjudicataria.

En línea con lo dictado por la ley de 14 de febrero de 1907, de protección a la industria nacional y con el propio principio de nacionalizar la mayor parte de los procesos y elementos de la futura escuadra, las construcciones previstas estaban reservadas para la industria nacional. Sin embargo, el reconocimiento a la capacidad de la industria extranjera en lo que se refería a calidades, tiempos y precios, dejó abierta la puerta a la participación extranjera.

En la apertura de plicas, celebrada el 21 de agosto de 1908, se presentaron cuatro grupos industriales: uno francés denominado Groupe Industrial François y formado por Schneider et Compagnie, Forges et Chantiers de la Méditerranée y Ateliers et Chantiers de la Gironde; un grupo italiano compuesto por la unión de Ansaldo, la austriaca Skoda-Werks y la francesa Marrel Freres; un tercer grupo liderado por

<sup>1</sup> Fue un buque de corta vida, pues se perdió el 28 de octubre de 1905, después de tocar fondo en los bajos de Meixidos. La campaña desatada por la prensa nacional, especialmente la catalana, resultó hiriente para la Armada; para colmo de males, en diciembre, un incendio en el arsenal de La Carraca destruyó los torpederos *Rayo* y *Ariete*.

<sup>2</sup> Proyectado por José Torelló y Rabassa, general de ingenieros de la Armada y clasificado como crucero protegido de primera clase, en octubre de 1896 se autorizó su construcción y su quilla sería arbolada el 19 de marzo de 1897, el mismo día de la botadura del crucero *Cardenal Cisneros*.

José Tartiere y las compañías británicas Palmer Shipbuilding & Iron Company Ltd. y William Beardmore & Co. Ltd.; y un cuarto grupo formado por los fundadores de la Sociedad Española de Construcción Naval e integrado en un 60% por empresas españolas (Altos Hornos de Vizcaya, Urquijo y Cía., Banco Hispano Colonial, Sociedad de Crédito Mercantil, Banco de Barcelona, Compañía Trasatlántica y M. Arnús y Cía.) y el 40% por ciento restante por empresas británicas (Vickers Sons & Maxim Ltd., John Brown & Co. Ltd. y Sir W. G. Armstrong Withworth & Co. Ltd.).<sup>3</sup>

El grupo francés se comprometía a la adquisición de los suministros en el mercado nacional y reservaba la fabricación de toda la artillería a la Fábrica de Trubia. La oferta del grupo italiano tenía la ventaja inicial de las relaciones personales de los hermanos Ferdinando y Pío Perrone con políticos españoles y de Ansaldo en general con la Armada. Proponía la fabricación de blindajes y turbinas en España y el arrendamiento del arsenal de La Carraca para la fabricación de la artillería. El tercer grupo, liderado por intereses asturianos, autoproclamaba su carácter nacionalizador y planteaba un plan parecido al de los italianos, comprometiéndose a establecer fábricas de blindajes, turbinas, grandes piezas de forja y artillería diversa. El grupo hispano-británico, por el contrario, no ofrecía promesa alguna de establecer en el país la fabricación de elementos nuevos y solo se comprometía al montaje de turbinas Parsons en el arsenal de Ferrol y la adquisición de un elevado porcentaje de los suministros en la industria nacional; defendía su propuesta con la rebaja de los precios estipulados y el aumento de las prestaciones, así como el obsequio de un submarino de 120 toneladas, versión reducida del tipo A británico.<sup>4</sup>

Dada la importancia del contrato que estaba en juego, los embajadores en Madrid de los países implicados iniciaron una frenética actividad para tratar de lograr la adjudicación del concurso. La mezquindad humana llevó a que se desataran campañas de desprestigio entre unas y otras y la mayoría de las acusaciones señalaban a Vickers y sus prácticas sospechosas en Rusia, Portugal o Japón. Hasta que se produjo la adjudicación definitiva mediante real orden de 14 de abril de 1909 a favor de la Sociedad Española de Construcción Naval, prosiguió la campaña de sospechoso trato preferente hacia la compañía británica.

La Sociedad Española de Construcción Naval, más conocida como La Naval –término que emplearemos en adelante– nació el 18 de agosto de 1908 bajo la condición expresa de ser la adjudicataria del concurso de la Escuadra, con lo que se daba cumplimiento a uno de los requisitos básicos. Del capital social de 20 millones de pesetas, diez millones fueron suscritos en una primera emisión de 20.000 acciones de 500 pesetas cada una; después seguirían otras dos emisiones de 10.000 acciones que quedaron en cartera. En estos dos grupos de acciones, denominados series A y B, se reflejaban las cuotas de representatividad de los capitales español y británico.

En el primer caso se distinguía la presencia de dos subgrupos, uno catalán y otro vasco; diferenciación con el que se explica el esquema tripartito de responsabilidades en la cúpula directiva de la sociedad. El consejo de administración estaba formado por Tomás de Zubiría (presidente) y Manuel Arnús y Albert Vickers (vicepresidentes primero y segundo). En la comisión ejecutiva, además de los miembros del consejo, figuraban Estanislao de Urquijo, Javier Gil y Becerril, el barón de Satrustegui y un representante del grupo británico. De la gerencia, de carácter técnico, figuraban Nicolás Fuster y Adolfo Navarrete y en la dirección de los arsenales, como ejemplo de la superioridad técnica británica,

---

<sup>3</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, p. 302, Universidad de Cádiz.

<sup>4</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar en España (1730-1980)*, p. 90, Empresa Nacional Bazán, Madrid.

representada en los ingenieros Archibald J. Campbell, director de trabajos y H.J. Spiers, jefe de maquinaria.<sup>5</sup>

La Naval tenía una oficina central en Madrid y otra en Londres, que era la responsable de la garantía técnica, denominada The Advisory Committee of the Technical Guarantors of the Sociedad Española de Construcción Naval. Desde la capital española se controlaba toda la actividad fabril de los arsenales, sobre los que aplicaba la filosofía fundacional de la empresa y las directrices de la ascendencia británica. En el caso del arsenal de Cartagena, fueron suficientes los arreglos de algunos talleres para que la factoría estuviera operativa, mientras que en el caso de Ferrol la cesión implicaba la construcción de un dique seco, muelles de armamento, talleres, caminos y vías, dragado de la dársena y adquisición de herramientas.

Como puede entenderse, dada la naturaleza de los trabajos a realizar en Ferrol, el número de obreros llegó a duplicar al de la plantilla existente antes del concurso, pasando de unos mil quinientos a más de tres mil. Es preciso destacar que la presencia en ambos arsenales de ingenieros, maestros y obreros británicos coadyuvó a la progresiva implantación de los nuevos métodos de trabajo, consiguiendo con ello el control de la garantía técnica de las obras que abanderaba el grupo británico.<sup>6</sup>

El programa de construcciones del plan Ferrándiz se cumplió con arreglo a los plazos establecidos, sufriendo sólo los retrasos derivados de las circunstancias de la guerra europea, aunque fueran especialmente notorios. En realidad, La Naval era una empresa más de la poderosa Vickers y trataba de captar el mayor número de encargos para su grupo, del que formaba parte la compañía española, intentando incluso, en ocasiones, captar para los astilleros británicos los encargos de la Armada española. En otras ocasiones presionó para la adjudicación de importantes contratos internacionales, aprovechando su influyente presencia en la empresa española para autoexcluirse con una desorbitada oferta y dejar libre el camino a su casa matriz británica.

En todo caso, Vickers aprovechó su presencia en La Naval para introducirse en el mercado nacional de construcción naval y equipamiento, como una pieza más de su política e intereses internacionales, lo cual le costaría la animadversión de una parte del sector societario español, que a medida que fueron pasando los años y descubrieron sus formas de hacer política comercial, vieron a Vickers como una amenaza extranjera contra los intereses de España.

## 5.2 MODERNIZACIÓN DE LOS ARSENALES NAVALES

El 23 de junio de 1909, la Armada entregó el astillero y la zona industrial de Ferrol a la Sociedad Española de Construcción Naval. El 25 de agosto siguiente se le transfirió el astillero de Cartagena y poco después los Talleres de Artillería de La Carraca, que serían reconstruidos totalmente, dotándoles de nueva maquinaria y utillaje hasta su finalización en 1915. Sin embargo, las gradas y los diques de la factoría gaditana permanecieron bajo el control de la Armada.

La factoría de Cartagena, centrada preferentemente en la construcción de buques destructores, torpederos, cañoneros y submarinos, fue la que menos inversión inicial requirió para su adecuación a la nueva etapa. La infraestructura del astillero, así como las gradas de *Santa Rosalía* y el dique flotante anexo, cumplían perfectamente con la proyección para la construcción de este tipo de buques; el dique seco era reciente y sólo los talleres precisaron de obras de mejora en maquinaria e instrumental. Como veremos más adelante, las gradas serían cubiertas con una techumbre de madera, que sería sustituida

---

<sup>5</sup> ROMERO GONZÁLEZ, *ibídem*, p. 302.

<sup>6</sup> Si en 1910 los arsenales de Ferrol y Cartagena tenían 114 y 32 empleados británicos en sus filas, en 1916 sólo quedaban 36 y seis, respectivamente.

por uralita curvada afirmada sobre vigas de acero verticales que, al mismo tiempo, soportaban potentes grúas-puente para el izado de piezas pesadas.

Abiertas en ángulo de unos cuarenta grados, cuyo vértice coincide con la zona del dique-receptor en el que se sitúa el dique flotante *Virgen del Pilar* para recibir los buques que salen de la grada y su posterior puesta a flote. Las gradas miden cada una 176 m de eslora y 20 m de manga y en ellas se pueden construir buques de hasta 15.000 toneladas de peso muerto.

En los Talleres de Artillería de La Carraca se fabricaron todos los cañones de los buques de la ley Ferrándiz, excepto las piezas de 305/50 mm de los tres acorazados que se hicieron en los talleres de Vickers Ltd., en Barrow in Furness; y la mitad de la artillería de 101 mm del acorazado *España*, que salió de la Real Fábrica de Placencia de las Armas, situada en la comarca del bajo Deva (Guipúzcoa), que por entonces también era propiedad de la compañía británica.

El astillero de Ferrol, en el que serían construidos los tres acorazados, era el que mayor atención precisaba en cuanto a la ampliación y modernización de sus instalaciones. Para ello, después de conocidos los estudios técnicos, se consignó la cifra de 11.450.000 pesetas, mientras que para la adecuación del astillero de Cartagena solo se asignaron 370.000 pesetas, y algo más de tres millones de pesetas para los talleres y polvorines de La Carraca.<sup>7</sup>

Adjudicado el concurso de la futura Escuadra a la Sociedad Española de Construcción Naval, la dirección de la nueva empresa –en la que, como hemos visto, proliferaban los apellidos ingleses y, especialmente, en las factorías de Ferrol y Cartagena– entró en una fase de modernización, que habría de posicionarle en adecuadas condiciones para afrontar el desafío que le había sido asignado.

En el plazo de dos años, el astillero de Ferrol disponía de una grada de 180 m de eslora en la que se podían construir dos buques simultáneamente, un muelle para descarga de materiales, un nuevo taller de herreros de ribera y la modernización de todos los demás existentes en 1909. La nueva grada ocupó el espacio que hasta entonces había tenido una playa del Esteiro, dotada de cuatro ramales de vías para transporte de materiales, dos grúas-torre eléctricas de cinco toneladas, 18 m de radio y 35 m de altura y ocho plumas de dos toneladas y 25 m de altura movidas por chigres afirmados en tierra.<sup>8</sup>

El muelle, en forma de T, tenía un calado de 6,5 m, para lo que fue necesario dragar cinco mil metros cúbicos de fangos y estaba dotada con una grúa eléctrica de 10 toneladas de potencia de izada. El nuevo taller de herreros de ribera tenía capacidad para trabajar unas seis toneladas de acero anuales. Destacó, además, la modernización de los talleres de carpinteros, botes y pinturas, así como el montaje de una central neumática y otra eléctrica junto a la grada principal.

Además de estas obras, dentro del perímetro del astillero se realizaron otras actuaciones importantes, caso de la construcción y dotación del taller de turbinas y la modernización de los talleres de maquinaria, calderería, fundición, forja, galvanizado y monturas a flote; una central eléctrica nueva, muelles de atraque para armamento a flote y la construcción de un nuevo dique seco, de especial importancia para asegurar las varadas y carenados de los futuros buques.

De especial importancia y trascendencia tendría la fábrica de turbinas, ubicada inicialmente en el antiguo taller de ajuste de maquinaria. De estas instalaciones salieron todas las máquinas que habrían de propulsar los acorazados, destructores y torpederos de la ley Ferrándiz, así como las de los cruceros,

---

<sup>7</sup> Para más detalles, véase: JUAN-GARCÍA, José María de (2015). *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval*, pp. 35-39 y 44-45, Editores de Henares, Guadalajara.

<sup>8</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibidem*, p. 91.



destructoros y otros buques –entre ellos los petroleros construidos a partir de los años sesenta– de programas posteriores. La habilitación de la fábrica de turbinas discurrió paralela y en 1911, cuando empezaron a salir de las gradas de Cartagena los torpederos numerados, lo hicieron propulsados con turbinas y calderas fabricadas en Ferrol.

### 5.2.1 EL DIQUE SECO REINA VICTORIA EUGENIA

Dada la urgencia de que el arsenal de Ferrol tuviera un dique de mayor capacidad que el conocido como La Campana, por ley de 7 de enero de 1908 se autorizó su construcción y las obras salieron a concurso mediante real decreto de 21 de abril del citado año, al mismo tiempo que el plan de Escuadra de la ley Maura-Ferrándiz. Es un proyecto de la firma de ingeniería británica John Jackson & Co. Ltd., pues, como explica Alejandro Anca, estaba avalada por la realización del dique de Simonstown en Cabo de Buena Esperanza y las obras de ampliación del arsenal de Keyham en Inglaterra, entre otras.<sup>9</sup>

El 14 de abril de 1909 se adjudicó a la Sociedad Española de Construcción Naval en 6,7 millones de pesetas. Las obras se hicieron bajo la dirección técnica del ingeniero Mr. Brooks y del ingeniero español Arístides Fernández. Los trabajos comenzaron en mayo de 1910 alrededor de uno de los pequeños diques secos existentes del siglo XVIII, en el que quedó absorbido. Alrededor de unos 1.200 hombres y mujeres trabajaron cada día hasta excavar 140.000 metros cúbicos de roca pizarrosa sobre la que se asienta<sup>10</sup> y su inauguración se celebró el 7 de mayo de 1913, en acto presidido por la infanta Isabel de Borbón. En la tabla 5.1 detallamos sus principales características en origen.

Tabla 5.1 Características del dique seco de Ferrol

Longitud total	184 m
Ancho borde superior	31 m
Ancho primer escalón	22 m
Altura desde el plan	12 m

Fuente: RAMÍREZ GABARRÚS (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*

Este dique, nombrado *Reina Victoria Eugenia*, fue en su momento el mayor de España y entró en servicio con la varada del acorazado *España* para limpiar fondos antes de sus pruebas de mar. Había sido calculado en origen para recibir buques tipo *dreadnought* de 20.000 toneladas, por lo que su proyección de futuro quedó escasa. En 1913, el ministro de Marina Amalio Gimeno presentó un nuevo proyecto de Escuadra en el que se preveían tres acorazados de 21.000 toneladas, para los cuales, caso de que hubieran sido construidos, el dique existente sería insuficiente. Sin embargo, mediante real decreto de 10 de octubre de 1923, se autorizaba su alargamiento hasta 205 m de eslora; las obras fueron adjudicadas a La Naval y finalizaron en 1927, lo que permitiría, llegado el momento, la varada de los cruceros *Canarias* y *Baleares*.

### 5.3 LA INCORPORACIÓN DEL ASTILLERO DE MATAGORDA

En 1912 La Naval recibió solicitudes para la construcción de cinco buques mercantes por encargos de La Roda Hermanos, de Valencia; Ybarra y Cía., de Sevilla e Isleña Marítima, de Palma de Mallorca. Las peticiones y las posibilidades que ofrecía el sistema de primas a la construcción naval dispuesto por

<sup>9</sup> ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *Los diques de Ferrolterra*, p. 65, Cadernos FerrolAnálisis nº 18, Navantia, Viveiro.

<sup>10</sup> Los muros del dique son de hormigón hidráulico y los bordillos y escalones de sillería, así como los escalones de servicio y los encajes y ranuras para el barco-puerta. Como datos de interés, en la construcción de los muros y zampeado se emplearon 46.000 metros cúbicos de hormigón y más de 3.000 de sillería. El revestimiento granolítico sobrepasó los siete mil metros cuadrados. La operación de achique se realizaba mediante dos bombas centrífugas movidas por máquinas de vapor de 235 CV, lo que permitía vaciar el dique en cinco horas cuando estaba lleno de agua solamente, con un volumen calculado de 62.500 metros cúbicos.

la ley de 14 de junio de 1909 encontraron el terreno abonado para los estudios que La Naval ya había hecho sobre el arriendo del arruinado astillero gaditano de la Constructora Naval, que había sido insistentemente ofrecido por su representante, Ignacio Noriega.

La comisión ejecutiva encargó un estudio acerca de la disponibilidad de los establecimientos nacionales para encontrar fórmulas de asociación que posibilitaran éstas y futuras construcciones. Entre todas las posibles, destacó la posición del astillero de Matagorda, que se encontraba en actividad, no tenía grandes problemas y vinculaba la cesión no sólo a la posibilidad de un acuerdo sobre la factoría en sí, sino también a todas las construcciones del plan de flota de Trasatlántica, así como la programación de carenas y reparaciones de los buques de la mencionada compañía y de otros clientes. De modo que dicho plan de flota, al que Trasatlántica estaba obligada en virtud del contrato firmado con el Estado, suponía como mínimo veinte nuevos buques a construir en 18 años –trece en el primer decenio del contrato y siete durante el segundo–, con algo más de cien mil toneladas de registro y un importe aproximado de 72 millones de pesetas.<sup>11</sup>

La Naval dejó claro su interés por el sector de la construcción naval mercante, alentado no solo por el plan de flota que suponía el contrato de Trasatlántica, sino también el incremento de la demanda de obra que propició la nueva legislación, calculada entre diez mil y veinte mil toneladas anuales y la posible congelación de la demanda de la Armada cuando concluyeran las obras en curso. De modo que el desinterés que La Naval había mostrado en 1911 por las ofertas para quedarse con el antiguo astillero de Ve-a-Murguía, en 1913 había decidido meterse de lleno en la construcción naval mercante en la bahía de Cádiz con la adquisición del astillero de Matagorda y la construcción de uno nuevo en Sestao mediante un acuerdo con Altos Hornos de Vizcaya.

El 21 de marzo de 1914, casi dos años desde el inicio de las conversaciones previas, Trasatlántica y La Naval firmaron el contrato definitivo. Se estipulaba un pago de 6.500.000 pesetas, de los cuales cinco millones correspondían a la cesión del astillero de Matagorda; un millón por la exclusividad de las nuevas construcciones del plan de flota de Trasatlántica y medio millón por los derechos de las carenas y reparaciones de los buques de la naviera. De esa cantidad, 1.500.150 pesetas se hizo efectivo ese mismo día mediante una orden de pago de la banca Arnús-Gari y 4.999.850 pesetas restantes a cambio de un lote de 10.526 obligaciones de 500 pesetas cada una y 5% de interés al tipo del 95% de su valor nominal. Seis días después, el 27 de marzo, quedó formalmente resuelto el traspaso de la factoría.<sup>12</sup>

La Naval introdujo cambios en la gestión y organización del astillero gaditano y en el estreno de su nueva etapa quedó sujeta a las carenas y reparaciones de los buques de Trasatlántica, y diseñó el plan de trabajo para el plan de nuevas construcciones, las de otros buques mercantes y auxiliares, obras de puerto y reparaciones en general. Para ello acometería planes de reforma y mejora de las instalaciones, adecuando la factoría a la previsible carga de trabajo.

El plan de ampliación de la capacidad industrial fue aprobado el 12 de mayo de 1914 por la comisión ejecutiva de La Naval, con un presupuesto de 378.000 pesetas que correspondía a actuaciones en la grada, ampliación del taller de herreros de ribera, adquisición de herramientas y de motores y transmisiones eléctricas. La mayoría de los suministros fueron de procedencia británica, aunque la situación cambió cuando estalló la Gran Guerra y las adquisiciones se orientaron hacia el mercado nacional y el norteamericano.

---

<sup>11</sup> ROMERO GONZÁLEZ, *ibidem*, p. 322.

<sup>12</sup> *Ibidem*, pp. 324-325.

Entre agosto de 1915 y marzo de 1916 se tomaron los acuerdos de alargamiento de la grada, la construcción de la segunda, la organización y dotación de nuevos talleres, la adquisición de herramientas, la formación del parque de materiales, la ampliación de la oficina de delineación y la electrificación completa de la factoría. La construcción de la segunda grada era una aspiración de la etapa anterior, que nunca se había llegado a concretar y ahora había llegado el momento. Serían sus dimensiones 180 m de largo, 30 m de manga y un 5% de pendiente y estaría ubicada paralela a la existente, por lo que resultó necesario ejecutar obras de importancia, como el desvío del curso del caño de María, que permitió ganar al mar unos 8.900 metros cuadrados de marismas.

Cuando sobrevino la guerra, todos los planes se trastocaron y pronto aparecieron las dificultades. Debido a la dependencia tecnológica de Inglaterra, los retrasos y los aumentos de precios fueron una constante, lo cual también se trasladó a los suministradores nacionales, saturados por la demanda, que incumplían sistemáticamente los plazos de entrega. En 1916 el precio del acero y del hierro se había duplicado el 50% y en el año siguiente se había multiplicado por cuatro. En el puerto de Cádiz, el precio del carbón pasó de 50 pesetas a 300 pesetas la tonelada.<sup>13</sup>

La Naval estrenó su etapa en Matagorda con la construcción de dos buques gemelos para Compañía Trasatlántica, que recibirían los nombres de *San Carlos* y *Santa Isabel*. En agosto de 1917, después de la botadura del primero de ellos, se pusieron las quillas de dos lanchones para Trasatlántica con destino al puerto de Santa Isabel (Guinea española). Mientras tanto avanzaban las negociaciones para el cumplimiento del contrato firmado con el Estado y se llegó a un acuerdo para la construcción de cuatro buques trasatlánticos, que serían los futuros *Cristóbal Colón*, en el astillero de Ferrol; *Alfonso XIII*, con el que sería inaugurado el nuevo astillero de Sestao y *Manuel Arnús* y *Magallanes*, asignados a la factoría de Matagorda.

Las tres primeras construcciones de cada uno de los astilleros citados sufrieron prolongados retrasos en los suministros de materiales, agudizados por la extensión del conflicto a otros países que también suministraban equipos y la mayor dedicación de la producción nacional a la exportación. Cuando acabó la guerra surgieron otros problemas, de carácter financiero, que retrasaron las obras. La brutal caída de los fletes y los elevados costes del precio del combustible, los salarios y la obligatoriedad de mantener los servicios públicos contratados con el Estado, llevaron las cuentas de Trasatlántica a unas pérdidas insospechadas, que la obligaron a ralentizar, cuando no parar, los trabajos iniciados y a suspender la construcción de los previstos.

Cuando acabó la Gran Guerra, la previsible demanda de carga de trabajo determinó la decisión de un nuevo plan de reformas de la factoría. En julio de 1919 se aprobaron las propuestas que preveía la construcción de dos espigones para carga y/o descarga de materiales, la ordenación del taller de planchas, carpintería de ribera, carpintería mecánica, nuevos talleres de forja y galvanizado, una segunda desviación del caño de María, la instalación de grúas-torre Vickers y la adquisición de dragas Priestman, instalación neumática y un compresor hidráulico, todo ello por importe de dos millones de pesetas. En 1920 finalizó el proceso de sustitución del carbón como fuerza motriz y la electrificación llegó a todos los departamentos que aún estaban pendientes.

En la década de los años veinte, sólo se cubrieron las necesidades más importantes. Cuando Matagorda entró en el negocio ferroviario, en 1925 se levantó un edificio formado por naves de 50 m de largo y 5,5 m de ancho, con un transbordador para coches y otro para vagones conectados a sendos parques de vías y el que se sería fabricado material hasta 1930.

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 361.

A partir de 1925, después de unos años de crisis en el sector, se advirtieron los primeros síntomas de recuperación de la industria, que se verían frustrados por los acontecimientos económicos internacionales y por la crítica situación que se apoderó del país. Razón por la cual se interrumpieron los trabajos previos del buque *Magallanes* y la construcción del buque *Manuel Arnús* –cuya quilla se había puesto en noviembre de 1916– se alargaría hasta mayo de 1923, cuando entró en servicio y del que González Echegaray dirá que “resultó un buque malo”.<sup>14</sup> A ello había contribuido, asimismo, el hecho de que toda la maquinaria principal y auxiliar estaba en manos de Vickers y los retrasos en su entrega eran una constante que arruinaba los planes de trabajo.

Paralelamente a la construcción del buque *Manuel Arnús* se acometieron los trabajos de otras cuatro unidades menores, tres inicialmente proyectadas para el servicio del astillero –*Trocajero*, con capacidad para el transporte de 500 operarios y los remolcadores *Luisa Mac* y *Mary Mac*– y que serían cedidos a la C.A. de Transportes, Remolques y Salvamentos, en la que participó junto al gaditano Daniel MacPherson. La cuarta unidad sería la draga *Maribel* y a pesar de que se trataba de tonelaje modesto, esta carga de trabajo supuso un respiro para la maestranza cada vez que se producían paradas en las obras principales, que iban acompañadas de despidos. Esta situación se pudo haber despejado con la construcción de un buque para Compañía Trasmediterránea, que no pasó del papel frustrado como consecuencia de la crisis naviera de la posguerra.

El negocio de las reparaciones navales aportó otra válvula de escape de la actividad del astillero gaditano. En la década comprendida entre 1915 y 1925 se realizaron 2.400 reparaciones, con una media de doscientas anuales. La ubicación de la factoría y la garantía que representaba La Naval suponía unos ingresos importantes, además de ocupación de la maestranza. Sólo en 1918 los ingresos por este concepto en reparaciones realizadas a buques de Trasatlántica alcanzaron la cifra de 5.786.472 pesetas<sup>15</sup> y, como ya hemos señalado, la producción ferroviaria se convirtió en otro capítulo importante que ocupó una parte de su actividad durante un lustro.

Trasatlántica atravesaba una situación complicada y la situación se aliviaría con un nuevo acuerdo con el Estado, por el que sustituyó las subvenciones directas por la absorción del déficit, comprometiéndose a garantizar la renovación de la flota a través de la emisión de obligaciones. Lo cual permitió abrir nuevas esperanzas a la continuidad de la naviera, que decidió reactivar los trabajos suspendidos de nuevas construcciones en los tres astilleros citados. De modo que en la factoría de Matagorda se dio la orden para continuar con los trabajos del trasatlántico *Magallanes*, del que los primeros acopios de material para este buque se habían contratado en 1916, paralizándose poco después como hemos señalado. A finales de 1925 se retomaron los contactos para los suministros, en los que se había incrementado el porcentaje de materiales nacionales. En enero de 1926 se procedió a la puesta de la quilla del nuevo buque y hasta agosto de 1928, en que realizó las pruebas de mar, se realizaron otras tres construcciones en la factoría: una barcaza-aljibe, una canoa automóvil para servicios oficiales en Fernando Poo y una draga tipo Priestman, para la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, que recibió el nombre de *Genil*.

En enero de 1929 comenzaron las obras de dos gabarras basculadoras contratadas por la Junta de Obras del Puerto de Alicante. Unos meses después se puso la quilla del remolcador *Eduardo Benott*, destinado a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz. En 1930 finalizaron los trabajos de una barcaza para el transporte

---

<sup>14</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *La Marina cántabra. Desde el vapor*, p. 236, Diputación Provincial de Cantabria, Santander.

<sup>15</sup> ROMERO GONZÁLEZ, *ibidem*, p. 371.

de cañones en el arsenal de La Carraca y se pusieron las quillas de una pareja de gánguiles de 100 metros cúbicos de carga cada uno, contratados con la Sociedad General de Obras y Construcciones de Bilbao.

En 1930 se firmó el contrato para la construcción del buque planero *Capitán Miranda*, contratado por la Armada de la República Oriental del Uruguay para realizar trabajos hidrográficos en el estuario del Río de la Plata, lo que renovó las ilusiones, siendo de destacar que se trata de una de las primeras salidas de La Naval hacia el mercado exterior; el contrato lo consiguió en competencia con otros ocho astilleros de Italia, Francia e Inglaterra. En su construcción se aprecia que los componentes de mayor valor tecnológico serían importados, caso de los motores diésel alemanes HGM. Entregado en julio del citado año, desde 1977 es el buque-escuela de la Armada de aquel país, transformado en velero de tres palos.

La situación de Matagorda contrastaba con la de los otros astilleros de la Sociedad. Ferrol, Cartagena, La Carraca y San Carlos atendían los pedidos oficiales de obra naval y artillería; en el astillero de Sestao, la cartera de trabajo estuvo siempre por encima de la factoría gaditana, mientras que Astilleros del Nervión se ocupó de la mayor parte de las reparaciones navales y la construcción de material ferroviario; incluso Euskalduna se vio en la necesidad de derivar a ésta algunos de los trabajos que ella no podía atender.

La constitución del Monopolio de Petróleos y la creación de CAMPSA en enero de 1928 trajo consigo la construcción de un primer plan de flota compuesto por dos buques de 10.600 TPM, cinco de 8.400 TPM y dos de 1.050 TPM. En febrero de 1930, La Naval contrató la construcción del petrolero *Campomanes*, lo que aseguró veinte meses de trabajo a la factoría gaditana, incluyendo la fabricación de otros equipos auxiliares, hasta su entrega en septiembre de 1931.

## 5.4 LA IMPORTANCIA DE LOS PROGRAMAS NAVALES

### 5.4.1 EL PROGRAMA MAURA-FERRÁNDIZ (1908)

A comienzos del siglo XX, Antonio Maura y Joaquín Sánchez de Toca se perfilaron como los políticos que mejor supieron entender la problemática marítima y naval de España en todos sus aspectos y, entre ellos, la necesidad de recomponer y recuperar el poder naval perdido tras el desastre de 1898. De su empeño queda constancia documental en la historia contemporánea de este país. En una etapa convulsa y frágil en la política española, los sucesivos ministros de Marina también acariciaron ideas y planes de vastos programas navales con la idea de recomponer la Escuadra.

Siendo ministro Joaquín Sánchez de Toca, en 1903 presentó un programa que constaba de siete acorazados de 15.000 toneladas, tres cruceros acorazados y una larga lista de unidades menores. En el hilo de la utopía, el vicealmirante Auñón de Villalón, que había sido ministro de Marina en 1898, pidió la inclusión en noviembre de 1904 de doce acorazados de igual tonelaje y una amplia relación de cruceros y buques menores. Eduardo Cobián presentó un proyecto en el que el grueso de la flota lo formaban ocho acorazados de 14.000 toneladas, que tampoco pasó del papel.

Habría que esperar a la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, promovida por Maura y presentada el 1 de junio de 1907 ante las Cortes. El asunto despertó un gran interés en los círculos políticos y en la prensa del momento hasta que llegó la fecha de su debate, el 27 de noviembre siguiente, fecha de la conocida como “sesión patriótica”, de la que Bordejé señala que “Maura supo defender con tal ardor sus puntos de vista que la oposición y las minorías se dejaron arrebatar”.<sup>16</sup>

La citada ley, conocida como Ley del Ocho o ley Maura-Ferrándiz –puesto que el almirante José Ferrándiz Niño ocupaba la cartera de Marina por segunda vez cuando se elaboró su contenido–, fue

<sup>16</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1978). *Vicisitudes de una política naval*, p. 131, ed. San Martín, Madrid.

aprobada el 7 de enero de 1908 con un presupuesto de 200 millones de pesetas, cantidad que debía compensarse con ciertas economías en otros capítulos del presupuesto de Marina. Ello abría la puerta a una Escuadra de nuevo cuño, a construir en el plazo de ocho años por la sociedad industrial resultante del concurso para su construcción.

Del plan Ferrándiz formaban parte los siguientes buques:

- Tres acorazados tipo *dreadnought* de 15.600 toneladas
- Tres destructores de 380 toneladas
- 24 torpederos de 190 toneladas
- Cuatro cañoneros de 800 toneladas
- Diez guardacostas

Incluía, asimismo, la modernización y ampliación de los arsenales de Ferrol –con un nuevo dique seco capaz para recibir buques de hasta veinte mil toneladas– y Cartagena, que serían arrendados a la empresa resultante del concurso en ciernes y que se trataría, como ya conocemos, de la Sociedad Española de Construcción Naval. Además, Ferrándiz introdujo una importante modernización en la composición del personal en sus diferentes escalas, declarando a extinguir algunas especialidades y potenciando otras y la apertura de las Escuelas de Artillería, Aplicación y Maquinistas. En octubre de 1907 se adoptó el lepanto como gorro de marinería y dos años después se decidió que el distintivo del Cuerpo de Maquinistas fuera una hélice de tres palas en los galones y el cuello de las prendas sobre fondo verde claro.<sup>17</sup>

#### 5.4.2 EL PROGRAMA NAVAL DE AMALIO GIMENO (1913)

En su primera etapa como ministro de Marina, Amalio Gimeno y Cabañas, médico de profesión<sup>18</sup>, “totalmente anodino y sin personalidad alguna, limitándose a pasar por el cargo pero sin estimular a la Corporación y sin tener clara conciencia de lo que implicaba una política de personal o material”<sup>19</sup>, presentó el 23 de octubre de 1913 ante las Cortes el programa naval que habría de ser complementario del desarrollado por Maura-Ferrándiz de 1908.

En el plan presentado por el ministro figuraban los siguientes buques: tres acorazados de 21.000 toneladas armados con cañones de 381 mm y 21 nudos de velocidad; dos cruceros exploradores de 3.000 toneladas, seis destructores o contratorpederos de 700 toneladas y ocho submarinos de 400 toneladas en superficie, con una reserva de 100 a 120 toneladas de aumento de desplazamiento en inmersión y una partida para minas submarinas; en total, el conjunto del plan ascendía a 245 millones de pesetas.

El proyecto del armamento de los acorazados se demostró excesivamente ambicioso. El calibre 381 mm estaba siendo experimentando entonces por el Almirantazgo británico con cierto secreto y parece poco probable que hubiera sido facilitado para el armamento de los buques españoles; el armamento secundario estaría formado por piezas de 152 mm. Los cruceros exploradores tenían cierta similitud con los cruceros *Saida* de la Marina austro-húngara, entonces en construcción; los nuevos destructores estarían basados en las series H o I de la Royal Navy y los submarinos posiblemente hubieran sido también de proyecto británico.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Real orden de 22 de julio de 1909.

<sup>18</sup> No es un caso aislado. José Juan Dómine (1869-1931), cofundador y primer presidente de Compañía Trasmediterránea, también era médico de profesión, además de político.

<sup>19</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, *ibidem*, p. 221.

<sup>20</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibidem*, p. 108.

En el citado programa naval se contemplaban diques flotantes de 30.000 toneladas, buques auxiliares y diversas mejoras en la habilitación de los arsenales, todo ello en un plazo de ocho años y con una inversión de unos noventa millones de pesetas, en el que La Naval tendrá una participación prioritaria. Sin embargo, el recrudecimiento de la guerra de Marruecos provocó la caída del Gobierno del conde de Romanones y el naufragio del programa naval, que no pasó del papel y ni siquiera sería discutido en las Cortes.

#### 5.4.3 EL PROGRAMA NAVAL DE AUGUSTO MIRANDA (1915)

La ejecución del Plan de Escuadra de 1908 había supuesto una modernización sustanciosa para la industria de la construcción naval española, hasta el punto de que, superadas determinadas dificultades, le permitieron afrontar nuevos desafíos. Una situación que habría de repetirse en el futuro, como iremos desgranando a lo largo de esta tesis.

El 27 de octubre de 1913, el vicealmirante Augusto Miranda Godoy asumió la cartera de Marina en el gobierno presidido por Eduardo Dato, en la que permanecería hasta el 11 de junio de 1917, en el gabinete que desde diciembre de 1915 dirigía el conde de Romanones. Es decir, casi cuatro años de continuidad en el cargo, lo que se tradujo en resultados importantes. Y, posiblemente hubieran sido mayores, de no haberse producido el estallido en 1914 de la guerra europea.

En mayo del citado año, Miranda presentó un programa de nuevas construcciones, conocida como “la primera ley Miranda”, con la que pretendía dar continuidad a la política de Ferrándiz en cuanto a la renovación de la flota y habilitación de los arsenales. En dicho plan figuraban los siguientes buques: dos acorazados, un crucero rápido, un cazatorpedero de mil toneladas, seis submarinos (los tres primeros disponibles en 1918) y unidades para revitalizar los trenes navales de los arsenales y las estaciones navales. En cuanto a las obras en tierra, destaca un dique seco en Ferrol de 230 m de eslora ampliable a 300 m y 40 m de manga y otro similar en Cartagena, así como un dique flotante para torpederos en este último arsenal, además de centrales eléctricas, depósitos de petróleo y varaderos. El programa, aunque no se llevaría a cabo, requería 108 millones de pesetas y otros 50 millones para la modernización de arsenales y el tren naval.

El proyecto quedó en fase de estudio en las Cortes hasta que en julio del citado año, y ante la previsión de que el astillero de Ferrol pudiera quedar sin trabajo tras la botadura del acorazado *Jaime I*, prevista para septiembre de 1914, el ministro solicitó créditos para la construcción de un crucero que sirviera, además, para cumplir con el papel de embajador en el exterior, exploración y apoyo de flotillas. Ese es el origen del buque *Reina Victoria Eugenia*, cuya quilla sería arbolada en marzo de 1915 en el astillero ferrolano.<sup>21</sup>

El curso de la guerra dificultaría considerablemente el ritmo de los trabajos, cuyo proyecto estaba inspirado en la clase británica *Town*, aunque con sólo tres chimeneas. La botadura del primero se realizaría el 21 de abril de 1920, es decir, cinco años después y todavía tendrían que pasar casi tres años más hasta su entrada en servicio en 1923. Cuando este buque estaba a medio construir, el almirante Miranda introdujo modificaciones en su programa, debido a la evolución de las operaciones navales durante la guerra, en la que se había producido el hundimiento del acorazado británico *Audacious*, de la clase *King George V*, por choque con una mina alemana en el mar del Norte.

---

<sup>21</sup> Miranda pidió la aprobación del Congreso para poder contratar directamente con La Naval y a cargo del presupuesto del plan de 1928, la construcción de un crucero *scout* (explorador). Al interpretar los diputados que el ministro pretendía construir un crucero “escuela”, autorizaron la misma sin discusión.

Como decimos, Miranda introdujo una serie de modificaciones justificadas por la situación bélica y se convirtió en ley el 17 de febrero de 1915, en la que por primera vez, además de la fuerza a flote y las obras en los arsenales, surgen las fuerzas sutiles de los arsenales. El nuevo programa de la denominada ley Miranda comprendía los siguientes buques: cuatro cruceros rápidos, en dos grupos de dos cada uno, sin concretar características; seis contratorpederos en dos series de tres cada uno, asimismo sin concretar sus características; nada menos que 28 submarinos de características indeterminadas, tres cañoneros y 18 guardacostas. Además, como era habitual en la propuesta de cada programa naval, se consignaban partidas para obras de mejora en bases, arsenales, diques, todo ello por un importe de 230 millones de pesetas en lo que a buques se refiere, en seis anualidades, más otros 40 millones para infraestructuras terrestres y tren naval.<sup>22</sup>

Mientras se definían las líneas básicas del primer grupo de destructores a construir en el astillero de Cartagena, el almirante Miranda decidió la creación del Arma Submarina y dado que el contexto de la ley lo permitía, autorizó la construcción en el astillero Fore River, Quincy, Massachusetts (EE.UU.) de un submarino del tipo *Holland*, que entonces tenía bastante éxito. Botado en junio de 1916 y nombrado *Isaac Peral*, llegó en marzo de 1917 a España, en un viaje lleno de sobresaltos y convoyado por el buque *Claudio López*, de Compañía Trasatlántica Española. Otros tres submarinos más pequeños, del tipo *Laurenti*, serían contratados en el astillero de la firma FIAT San Giorgio, en La Spezia y serían entregados en agosto de 1917 numerados A del 1 al 3. De modo que cuando causaron alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada, esta contaba con los cuatro primeros del lote de 28 submarinos previstos en el programa naval de febrero de 1915.

Habría que esperar al final de la guerra y la firma del Tratado de Versalles para que la actividad industrial de Inglaterra cumpliera con los contratos que tenía pendientes en el exterior. Momento en el que se reanudaría la construcción de los dos cruceros restantes, de modo que en 1920 se puso la quilla del segundo de ellos, que recibiría el nombre de *Méndez Núñez*.

En 1922 y después de siete años de permanencia en la grada, se procedió a la botadura del buque *Blas de Lezo* y al año siguiente la del tercero y último de la serie. Debido a las circunstancias que hemos comentado, los trabajos avanzaron con una gran lentitud. Razón por la cual, en mayo de 1924, y con la finalidad de conmemorar el centenario del nacimiento del brigadier Casto Méndez Núñez (1824-1869), se dispuso que ambos buques permutasen sus nombres, lo cual permitiría que el nuevo *Méndez Núñez* participase en los actos previstos.

Si bien en su momento estos buques representaron una fuerza muy valorada en el potencial de la Armada española, sin embargo la demora sufrida en el proceso de construcción los había dejado un tanto anticuados, entre otras razones porque consumían dos tipos de combustible: carbón y petróleo.

A diferencia de la ley Maura-Ferrándiz de 1908, la ley Miranda de 1915 permitía introducir cambios y mejoras en los buques en proyecto, de acuerdo con las enseñanzas y experiencias que aconsejara el curso de la guerra europea. Razón por la cual, como hemos visto, la segunda pareja de cruceros no tenía nada que ver con los de la clase *Blas de Lezo* ni el segundo grupo de destructores con los de la clase *Alsedo*.

#### 5.4.4 LA LEY CORTINA (1922)

La denominada ley Cortina consiguió la aprobación del programa naval que había presentado el ministro de Marina José Gómez-Acebo y Cortina, tercer marqués de Cortina y lo consiguió a pesar del clima enrarecido en que se encontraba el país tras el desastre de Annual. En esencia, prorrogaba los créditos

---

<sup>22</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, *ibidem*, p. 264.



concedidos por la ley Miranda, que caducaba el 31 de diciembre de 1921 y que no habían sido invertidos debido a la paralización de las nuevas construcciones durante la guerra.

De modo que, promulgada el 11 de enero de 1922, pudo disponer de fondos para seguir contratando nuevos buques con la Sociedad Española de Construcción Naval. En octubre de 1921 obtuvo autorización para la adquisición por gestión directa y su posterior reacondicionamiento de dos buques veleros a motor para la instrucción y prácticas de los alumnos de la Escuela Naval Militar, por valor de 1,5 millones de pesetas, con cargo al crédito de 40 millones de pesetas de la ley Miranda; se trata de los buques *Galatea* y *Minerva*.<sup>23</sup> La nueva ley casi doblaba el crédito concedido por la ley Miranda y pasaba de 270 millones a 450 millones.<sup>24</sup>

Mediante real decreto de 11 de julio de 1922 se autorizó la construcción de dos cruceros del tipo F, de 7.900 toneladas, que serían unas tres mil toneladas más respecto de la clase *Blas de Lezo*. Los nuevos buques fueron adjudicados al astillero de Ferrol y recibieron los nombres de *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*, respectivamente. A ellos vendría a sumarse un tercero en virtud del proyecto presentado por el ministro Cornejo y aprobado mediante real decreto de 31 de marzo de 1926. A la ley Cortina pertenecen también los destructores *Churruca* y *Alcalá Galiano*, de 1.650 toneladas de desplazamiento. Durante el mandato del ministro se asignaron los nombres de *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato* para los nuevos cañoneros-guardacostas; *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo* para los cruceros y *Alsedo*, *Lazaga* y *Velasco* para los cazatorpederos; todas ellas eran unidades del plan Miranda y se encontraban en avanzado estado cuando asumió la cartera ministerial el marqués de Cortina. Bordejé cuestionará la ausencia de “una idea clara de lo que significaba el adiestramiento, el apoyo logístico y las misiones que reclamaba cada tipo de unidad”.<sup>25</sup>

#### 5.4.5 LA APORTACIÓN DEL ALMIRANTE CORNEJO (1926)

En marzo de 1926, el ministro de Marina, almirante Honorio Cornejo Carvajal, planteó al Gobierno del general Primo de Rivera la situación en la que se encontraban los astilleros de los arsenales de Marina que habían sido cedidos a La Naval, ante la falta de trabajo. Los contratos del plan Miranda estaban a punto de finalizar, por lo que elaboró y presentó un proyecto de nuevas construcciones, que sería aprobado mediante real decreto de 31 de marzo del citado año.

Se preveía la construcción de un tercer crucero de la clase *Príncipe Alfonso*, que sería adjudicado al astillero de Ferrol, donde dieron comienzo las obras en 1927; en mayo de 1928 se procedió a su botadura bautizado con el nombre de *Miguel de Cervantes* y causó alta en febrero de 1930; los tres buques están considerados, sin duda, los cruceros de estampa marinera más elegante de la Armada española.

Asimismo, serían contratados por la vía de urgencia tres destructores, futuros *Almirante Ferrándiz*, *José Luis Díez* y *Lepanto*, todo ello con un presupuesto de 110.380.000 pesetas en cuatro anualidades que oscilaban entre 30 y 22,3 millones de pesetas. Durante el mandato del almirante Cornejo se hicieron los trabajos preliminares de un crucero tipo N, suprimido debido a las limitaciones presupuestarias que a partir de entonces impondría el Directorio debido a los gastos que implicaba el desgaste de la guerra de Marruecos.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 362.

<sup>24</sup> La nueva ley introducía una diferencia importante respecto a la precedente, pues introducía variaciones en los precios de cada buque, siempre que no quedara afectado el total consignado; ello sucedía así ante el temor de que los trabajos se prolongaran en el tiempo con el consiguiente aumento del coste de la mano de obra, de los gastos generales, materiales y los royalties a pagar por determinados equipos.

<sup>25</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, *ibidem*, p. 366.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 480.

La financiación sería ampliada mediante real decreto-ley de julio de 1926 en el que, además de aportar plazos para los buques en construcción, se contemplaba un submarino clase C, la terminación del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, cuya construcción había sido aprobada mediante real decreto de 31 de mayo de 1925 y estaba llamado a sustituir al velero *Minerva*, así como la adquisición de torpedos.

Mediante real decreto-ley de 9 de julio de 1926 se autorizó un crédito por importe de 268,5 millones de pesetas para la construcción de tres cruceros tipo *Washington* de 10.000 toneladas de desplazamiento, a razón de 87 millones de pesetas cada uno, más 7,5 millones de pesetas para municiones.

Parece indudable que existieron razones de política exterior que aconsejaron a España la construcción de este tipo de buques. En aquel tiempo, Primo de Rivera y Mussolini sostenían buenas relaciones, mientras que Italia y Francia, rivales en el Mediterráneo, mantenían una paridad naval firmada en Washington, por lo que la existencia de una flota española relativamente fuerte, sumada a una de las dos potencias de la época, podía inclinar el fiel de la balanza hacia un lado u otro.

El arquitecto naval sir Philip Watts (1846-1926), que había sido director de construcciones del Almirantazgo británico, dibujó los planos de los cruceros destinados a la Armada española inspirándose para ello en la clase *County* que había diseñado sir Eustace Tennyson d'Eyncourt (1868-1951), otro genio de la arquitectura naval británica.

El Ministerio de Marina aceptó los planos y el 31 de marzo de 1928 firmó la orden de ejecución con la Sociedad Española de Construcción Naval, siendo adjudicada su construcción al astillero de Ferrol. El 15 de agosto siguiente se procedió al acto de puesta de quilla presidido por el general Primo de Rivera y se le asignaron los números de construcción 12 y 14 y mediante real orden de 6 de septiembre de ese mismo año los nombres de *Canarias* y *Baleares*.

En 1928 la Escuela de Guerra Naval elaboró un complejo y detallado estudio sobre la conveniencia o no de que la Armada española contase con cruceros de la clase *Washington*. Del resultado se derivó la decisión de cancelar el tercero de los buques previstos sobre el que, algunas fuentes dicen que iba a llamarse *Ferrol*. El dinero destinado a este buque se invirtió en cinco destructores que fueron autorizados en 1929.<sup>27</sup>

El programa sería ampliado con tres destructores, doce submarinos de la clase C, dos petroleros de 7.000 TPM y tres buques de vigilancia de 250 toneladas. El tercero de los cruceros sería cancelado y sustituido por siete nuevos destructores, todo ello con un presupuesto inicial de 421.338.000 pesetas. A ello habría que añadirle la habilitación de las bases navales de Mahón y Ríos, fabricación de torpedos en la Fábrica de Torpedos de Echevarrieta y Larrínaga en Cádiz, instalaciones aeronáuticas en Mahón, Vigo y Cartagena, Escuela Aeronáutica de Barcelona, embarcaciones minadoras y de rastreo, nuevos encargos de hidroaviones y otros equipos, que sumaban otros 184 millones de pesetas.<sup>28</sup>

#### 5.4.6 PLAN CARVIA (1930)

El almirante Salvador Carvia y Caravaca había fundado en 1926 la Escuela de Guerra Naval y llegó en enero de 1930 al ministerio de Marina, en la que permanecería hasta abril de 1931. Además de la labor administrativa y orgánica desarrollada durante el año escaso que permaneció en el cargo, hay que destacar la elaboración de un programa naval a desarrollar en catorce años.

Estaría formado por cuatro acorazados de 29.000 toneladas, dos portaaviones de 15.000 toneladas (con capacidad para 30 aviones y 30 nudos de velocidad cada uno), dos cruceros pesados tipo *Canarias*, tres

---

<sup>27</sup> Se trata de los buques *Gravina*, *Escaño*, *Ulloa*, *Jorge Juan* y *Císcar*.

<sup>28</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, *ibidem*, p. 487.

cruceros ligeros tipo *Príncipe Alfonso*; tres cruceros ligeros tipo A de 6.000 toneladas, 36 destructores, 64 submarinos y 66 buques auxiliares (minadores, dragaminas, lanchas, nodrizas, petroleros, transportes, planeros y remolcadores). Es de advertir que aparece por primera vez el uso de portaaviones.

De la antigua flota y para misiones de escuela, comisiones y demás serían sustituidos el acorazado *Jaime I*, los cruceros *Reina Victoria Eugenia* y los dos tipos *Méndez Núñez*, los tres destructores *Alsedo* y algunos submarinos de los tipos B y C. La carga de trabajo se repartiría en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval, Unión Naval de Levante (Valencia) y Echevarrieta y Larrinaga (Cádiz). El coste total ascendía a 2.638 millones de pesetas, con entregas de 188 millones de pesetas anuales.<sup>29</sup> El programa no prosperó y dos meses después de su cese, sería olvidado por el nuevo régimen.

## 5.5 HITOS DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR ESPAÑOLA (1913-1936)

### 5.5.1 LOS ACORAZADOS TIPO “ESPAÑA”

Los tres acorazados previstos en el plan Maura-Ferrándiz salieron del tablero de la firma de ingeniería naval británica Vickers Ltd. y eran, en esencia, una versión reducida del famoso modelo británico HMS *Dreadnought*. Resulta preciso, por tanto, hacer una mención más detallada a la revolución que supuso este buque para conocer el resultado final del proyecto construido en el astillero de Ferrol.

Botado en febrero de 1906 y entregado en diciembre de ese mismo año, apenas catorce meses después de su puesta de quilla en el astillero de Portsmouth, en la tabla 5.2 detallamos las principales características técnicas de este famoso “capital ship”. Es de advertir, asimismo, el rápido crecimiento del desplazamiento, pues de las 18.000 toneladas iniciales, en 1914 se pasó a 27.500 toneladas del buque *Queen Elizabeth* y del calibre 305 mm subió a 381 mm; el coste casi se duplicó, hasta alcanzar casi tres millones de libras en el caso de este último.

Tabla 5.2 Características del acorazado *Dreadnought*

Desplazamiento estándar	18.410 t
Desplazamiento máximo	21.060 t
Eslora total	160,60 m
Manga	25,00 m
Calado	9,00 m
Propulsión	Cuatro turbinas Parsons
Calderas	18 Babcock & Wilcox
Potencia	23.000 CV tiro normal 26.350 CV tiro forzado
Hélices	Cuatro
Velocidad	21,6 nudos
Autonomía	6.620 millas a 10 nudos 4.910 millas a 18,4 nudos
Tripulación	810 hombres
Coste	1.785.683 libras

Fuente: *Jane's Fighting Ships 1920*

El hecho de que los acorazados españoles fueran proyectados con unas características inferiores a las del conocido prototipo británico, hizo que éstos fueran en su momento los buques monocalibre de su clase más pequeños del mundo; ello se debió a dos causas fundamentales: limitaciones presupuestarias

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 551.

y ajustar su tamaño a las dimensiones del nuevo dique *Reina Victoria Eugenia*, que se construía en el arsenal de Ferrol. Lo cual, como precisa Cristino Castroviejo, “la restricción en las dimensiones por causa del tamaño de los diques secos también afectó al diseño de los acorazados británicos. Por este motivo, aquellos vieron limitadas las medidas de sus mangas, lo que derivó en una merma de su protección que resultó especialmente grave en su aspecto submarino”.<sup>30</sup>

El acorazado HMS *Dreadnought* montaba 10 cañones de 305 mm en cinco torres gemelas; 24 cañones de 76 mm y cinco tubos lanzatorpedos de 457 mm. La protección vertical era de 279 mm y el mismo espesor tenían las torres y barbetas y la horizontal alcanzaba un máximo de 76 mm.

Cuando entró en servicio, este acorazado fue una auténtica revolución que anuló a sus predecesores, de modo que su nombre sería asociado a toda una generación de este tipo de buques, así como las posteriores, de modo que quienes le habían precedido fueron catalogados como *pre-dreadnought*. El primer lord del Almirantazgo británico, John A. Fisher, está reconocido como el autor de este acorazado, pues poco después de que hubiera asumido el cargo ordenó iniciar los estudios para el diseño de una nueva generación con artillería pesada de 305 mm y una velocidad sostenida de 21 nudos.

Su formidable masa artillera pesada y su mayor velocidad –fue el primero de su clase propulsado por turbinas de vapor, mientras que los precedentes tenían máquinas alternativas y no pasaban de 18 nudos–, suponía que todas las ventajas tácticas estaban a su favor, pues podía imponer la distancia de combate y batir fácilmente al enemigo con su aplastante superioridad de fuego.

De modo que el acorazado HMS *Dreadnought* fue en su tiempo el buque militar más poderoso del mundo y a partir de su aparición todas las potencias navales se lanzaron a una carrera de construcción de buques similares al británico que, como es natural, cada vez fueron más grandes, más rápidos y más potentes. Sirva el dato de que el calibre de artillería subió hasta 406 mm al finalizar la Primera Guerra Mundial y aún existieron proyectos y ensayos de piezas de hasta 457 mm.

Sin embargo, como ya hemos indicado, el proyecto de los acorazados españoles se quedó en una versión reducida del británico, por varias razones. Es posible que el dinero disponible no diera para más, pero también se ha pesado el criterio de que la rama británica presente en La Naval y asesorada por el Almirantazgo inglés, puso especial cuidado en ofrecer a la Armada española unos buques que sabía no iban a significar peligro o amenaza para la Royal Navy. Sin embargo, desde el punto de vista técnico, la construcción de los tres buques representó un alarde para la industria naval de la época. En la tabla 5.3 detallamos los principales hitos de su proceso de construcción.

Tabla 5.3 Principales hitos de la construcción de los acorazados tipo España

Buque	<i>España</i>	<i>Alfonso XIII</i>	<i>Jaime I</i>
Puesta de quilla	5 diciembre 1909	23 febrero 1910	5 febrero 1912
Botadura	5 febrero 1912	7 mayo 1913	21 septiembre 1914
Entrega	8 septiembre 1913	16 agosto 1915	20 diciembre 1921

Fuente: Juan-García Aguado, José María de (2015). *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval (1909-1936)*.

Los acorazados de la clase *España* fueron los primeros buques de guerra españoles en cuyo desarrollo inicial se realizaron ensayos con un modelo a escala para determinar las condiciones hidrodinámicas de su carena y calcular la velocidad que obtendría al calado proyectado con la planta propulsora a su

<sup>30</sup> CASTROVIEJO VICENTE, Cristino (2012). “Evaluación crítica de los acorazados clase España”. *Los dreadnoughts clase España*, pp. 29-30, Real de Catorce Editores, Madrid.

máxima potencia. Los ensayos se realizaron el 4 de octubre de 1909 en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de Haslar (Reino Unido), bajo la dirección de Robert Edmund Froude, hijo de William Froude, considerado el padre de la experimentación con modelos de buques.<sup>31</sup>

Considerando la escasez e insuficiencia de los medios mecánicos de la época, la obra se realizó en un tiempo récord. La quilla del acorazado *España* se puso en grada el 5 de diciembre de 1909. Los trabajos avanzaron con relativa rapidez, favorecido por el elevado número de directores, ingenieros y técnicos británicos que participaron en su construcción, y la excelente capacidad de la maestranza del astillero ferrolano. El 5 de febrero de 1912 se procedió a su botadura, en ceremonia que amadrinó la reina Victoria Eugenia de Battemberg.

En la grada contigua tomaba forma el casco del acorazado *Alfonso XIII*, cuya quilla había sido arbolada el 23 de febrero de 1910 y el 7 de mayo de 1913 se procedió a su botadura, amadrinado por la infanta Isabel de Borbón, tía del monarca Alfonso XIII. En la grada que dejó libre la botadura del acorazado *España*, el 5 de febrero de 1912 se colocó la quilla del tercero de la serie, que recibiría el nombre de *Jaime I*, siendo madrina la infanta María Luisa de Orleans en el día de su botadura, acontecida el 21 de septiembre de 1914. Las principales características de los acorazados de la clase *España* se resumen en la tabla 5.4.

Tabla 5.4 Características de los acorazados tipo *España*

Desplazamiento estándar	15.770 t
Desplazamiento máximo	16.450 t
Eslora total	139,88 m
Eslora e.p.p.	132,51 m
Manga	24,00 m
Puntal	13,13 m
Calado	7,70 m
Propulsión	Cuatro turbinas Parsons
Calderas	12 Yarrow
Potencia	20.000 CV
Hélices	Cuatro
Velocidad	19,5 nudos
Autonomía	5.000 millas a 10 nudos 3.100 millas a 16,7 nudos
Tripulación	745 hombres
Coste total	135 millones de pesetas

Fuente: *Lista Oficial de Buques de la Armada 1913-1920*

Los tres acorazados de la clase *España* no llegaron a navegar juntos. El primero de la serie causó alta en octubre de 1913. El siguiente, llamado *Alfonso XIII*, resbaló por la grada el 7 de mayo de 1913 y sería librado el 16 de agosto de 1915. El tercero y último sería botado el 21 de septiembre de 1914, recién comenzada la guerra, circunstancia ante la cual Vickers dilató la entrega del armamento grueso destinado a este buque y lo mismo sucedió con la artillería del acorazado *Jaime I*, que se retrasó hasta la firma del Tratado de Versalles (1919), de modo que entre su traslado, montaje, pruebas y recorrido general, no entraría en servicio hasta septiembre de 1921.

<sup>31</sup> JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de (2015). *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval (1909-1936)*, p. 89, Navantia, Guadalajara.

Y no lo hicieron debido a las vicisitudes sufridas, de modo que no existe, por tanto, ningún documento gráfico de los tres buques navegando en alta mar. A modo de resumen, señalaremos que en su viaje de estreno, el acorazado *Jaime I* hizo un viaje de representación a Constantinopla (Turquía), a cuyo regreso sufrió un abordaje con un buque mercante noruego y entró de arribada forzosa en el arsenal de Pola (Italia), donde se hicieron algunos retoques en la artillería.

El acorazado *España* embarrancó el 23 de agosto de 1923 en las proximidades de cabo Tres Forcas, durante la campaña del Rif y todos los intentos que se hicieron para reflotarlo resultaron infructuosos. En el otoño siguiente, los temporales de la zona destrozaron los restos y desapareció para siempre.

En 1918 el acorazado *Alfonso XIII* fue el primer buque de guerra español en el que se instaló una aguja giroscópica Sperry. En abril de 1931, tras el advenimiento de la Segunda República, sería rebautizado *España* y en plena guerra civil, el 30 de abril de 1937, debido al choque con una mina, se perdió en aguas del Cantábrico. El 17 de junio siguiente, el acorazado *Jaime I*, estando fondeado en Cartagena, registró una explosión interna que causó gravísimos daños y provocaría la muerte de algo más de doscientos hombres. El buque no sería reparado y el 3 de julio de 1939 causó baja oficial en la Armada y parte de su armamento pesado fue desmontado y emplazado en baterías de costa.

### 5.5.2 LA EXITOSA SERIE DE DESTRUCTORES TIPO *CHURRUC*A

En la década de los años veinte la construcción naval en España alcanzó un auge considerable, del que se benefició especialmente la Armada. La Sociedad Española de Construcción Naval construía en sus factorías unos buques que enorgullecían al país, aunque estuvieran inspirados en la clase *Scott* británica. Prueba de ello es la larga lista de destructores, 18 en total en tres series –de líneas clásicas en este tipo de buques del periodo de entreguerras–, que tomaron forma en el astillero de Cartagena, en la que ha sido la serie más prolífica de buques militares después de los torpederos tipo T. En la tabla 5.5 detallamos la relación cronológica de los destructores de la denominada serie *Sánchez Barcáiztegui*.

El trío de 1922 era el segundo lote de seis previstos en la ley Miranda de 1915, afianzado después en la ley Cortina de 1922, lo que permitió que los nuevos buques fuesen de un tipo superior al precedente. Los dos primeros, nombrados *Churruca* y *Alcalá Galiano*, fueron vendidos en 1927 a la República Argentina, cuya Armada había quedado admirada de las cualidades del destructor *Alsedo* cuando éste había llegado el año anterior a Buenos Aires, siguiendo el histórico vuelo del hidroavión *Plus Ultra*, realizado entre el 22 de enero y el 10 de febrero de 1926.<sup>32</sup>

En enero de 1928 se autorizó la construcción de otros dos destructores para sustituir a los vendidos y poco después se amplió el programa con un nuevo buque para completar la terna. Previamente, en 1926, al promulgarse el programa naval de la Dictadura, se habían consignado tres buques del mismo tipo. Con el almirante Mateo García de los Reyes al frente del Ministerio de Marina, en 1929 se contrató con La Naval un lote de siete unidades, cinco de los cuales serían consecuencia de la renuncia a la construcción de un tercer crucero del tipo *Washington* del plan de 1926.

Durante la Segunda República, en tiempos del ministro contralmirante Antonio Azarola Gresillón, miembro del gabinete de Manuel Portela Valladares, apareció el programa naval de enero de 1936, en el que se incluían los dos últimos buques de este modelo, cuyo desarrollo quedó paralizado durante la

---

<sup>32</sup> El histórico vuelo siguió la ruta aproximada que entre marzo y junio de 1922 habían realizado los aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho, en la primera travesía del Atlántico sur, entre Lisboa y Río de Janeiro, aunque necesitaron tres hidroaviones debido a las averías mecánicas sufridas. Los tripulantes del vuelo del hidroavión *Plus Ultra* fueron el comandante Ramón Franco, el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada.

guerra civil y se cancelaron en 1940. Sin embargo, en 1944 fueron recuperados y entraron en servicio, bastante modificados respecto a sus predecesores, en 1951.

Tabla 5.5 destructores de la clase Sánchez Barcáiztegui

Nombre	Año entrega	Año baja
<i>Churruca</i> (1º) <sup>33</sup>	1927	1927
<i>Alcalá Galiano</i> (1º) <sup>34</sup>	1927	1927
<i>Sánchez Barcáiztegui</i>	1928	1964
<i>José Luis Díez</i>	1929	1965
<i>Almirante Ferrándiz</i>	1929	1936
<i>Lepanto</i>	1930	1957
<i>Churruca</i> (2º)	1931	1957
<i>Alcalá Galiano</i> (2º)	1931	1963
<i>Almirante Valdés</i>	1933	1957
<i>Almirante Antequera</i>	1935	1965
<i>Almirante Miranda</i>	1936	1970
<i>Císcar</i>	1936	1957
<i>Escaño</i>	1936	1963
<i>Gravina</i>	1936	1963
<i>Jorge Juan</i>	1937	1959
<i>Ulloa</i>	1937	1963
<i>Liniers</i>	1951	1982
<i>Álava</i>	1951	1978

Fuente: *Lista Oficial de Buques de la Armada 1927-1952*

### 5.5.3 LOS CRUCEROS CANARIAS Y BALEARES

Los planos de los cruceros españoles del Tratado de Washington de 1922 –de los que en total fueron construidos 63 buques– fueron dibujados poco antes de su fallecimiento por sir Philip Watts (1846-1926), ex director de construcciones navales del Almirantazgo británico y están inspirados en la clase *County* de la Royal Navy, que a su vez lo habían sido por otra destacada personalidad de la ingeniería naval militar de su época, sir Eustace Tennyson d'Eyncourt (1868-1951).

El Ministerio de Marina firmó la orden de ejecución el 31 de marzo de 1928 y se les asignaron los números de construcción 12 y 14 del astillero de Ferrol. El 15 de agosto siguiente se pusieron en grada los primeros bloques de sus respectivas quillas, en presencia del presidente del Directorio militar, general Primo de Rivera; por real decreto de 6 de septiembre de ese mismo año le serían asignados los nombres de *Canarias* y *Baleares*.

Las obras de ambos cruceros avanzaron con cierta lentitud, debido, fundamentalmente, a los efectos del crack de 1929, de modo que el casco del primero sería botado el 28 de mayo de 1931 y el segundo el 20 de abril de 1932, por lo que ambos nacieron ya republicanos. El proyecto de 1928 sería modificado en 1931 y afectó a la estructura del puente, chimenea y distribución de la artillería antiaérea. El puente de cajón tipo inglés sería sustituido por uno más alto y de planta ovalada; las dos chimeneas originarias se convirtieron en una truncada. En 1932 hubo otro retoque en la configuración de la artillería secundaria

<sup>33</sup> Rebautizado *Cervantes* (D-1). Causó baja en 1961 y fue desguazado.

<sup>34</sup> Rebautizado *Juan de Garay* (D-2). Causó baja en 1960 fue desguazado.

y, además, se les suprimió la catapulta prevista, aunque una de ellas fue construida en el astillero de Matagorda y en 1937 llegó a ser probada con un hidro alemán en aguas de la bahía de Cádiz.

En 1928 la Escuela de Guerra Naval elaboró un complejo y detallado estudio sobre la conveniencia o no de que la Armada española contase con cruceros de la clase *Washington*. Del resultado se derivó la decisión de cancelar el tercero de los buques previstos sobre el que algunas fuentes dicen que iba a llamarse *Ferrol*. El dinero destinado a este buque se invirtió en cinco destructores que fueron autorizados mediante decreto-ley de 1929.<sup>35</sup>

En septiembre de 1934 el crucero *Canarias* realizaba pruebas de mar en aguas de Finisterre. Equipado con una dirección de tiro costera y sin completar su armamento, entró en servicio en la flota nacional en fecha indeterminada del verano de 1936, poco después del comienzo de la guerra civil. Su gemelo *Baleares*, a falta de instalarle las torres números 3 y 4 entró en servicio en enero de 1937. Como es sobradamente conocido, este buque se perdió en la madrugada del 6 de marzo de 1938 en un ataque combinado de varios destructores republicanos. Fue el más breve de los cruceros de la clase *Washington* construidos en el mundo y su gemelo *Canarias* el más longevo. En la tabla 5.6 detallamos sus principales características técnicas.

El armamento principal consistía en ocho cañones Vickers de 203 mm en torres dobles, fabricados en la factoría de San Carlos, excepto la torre número uno que era de procedencia británica; ocho cañones Vickers de 120 mm alojados en montajes protegidos por manteletes y cuatro por cada banda y doce tubos lanzatorpedos de 533 mm en cuatro grupos triples, fijos, en la cubierta principal, seis por cada costado, que se llegaron a instalar. En el caso del crucero *Canarias*, a lo largo de su existencia varió el número de piezas de 40 mm, 37 mm y 20 mm, así como dos morteros lanzacargas de profundidad.

Tabla 5.6 Características de los cruceros tipo *Canarias*

Desplazamiento estándar	10.275 t
Desplazamiento máximo	13.280 t
Eslora total	193,90 m
Eslora e.p.p.	183,00 m
Manga	19,50 m
Puntal	
Calado	6,51 m
Propulsión	Cuatro turbinas Parsons
Calderas	Ocho Yarrow
Potencia	90.000 CV tiro normal 93.000 CV tiro forzado
Hélices	Cuatro
Velocidad	33,6 nudos
Autonomía	8.000 millas a 15 nudos 4.000 millas a 25 nudos
Tripulación	800
Coste total	268,5 millones de pesetas

Fuente: *Lista Oficial de Buques de la Armada 1943*

La protección alcanza un máximo de 100 mm en los costados y a la altura de los pañoles de municiones de las cuatro torres, éstas y las barbetas con un grueso de 25 mm y 28 mm en los costados, a la altura de

<sup>35</sup> Buques *Gravina*, *Escaño*, *Ulloa*, *Jorge Juan* y *Císcar*.



la línea de flotación detrás de los *bulges*, destinados a absorber la energía de la explosión de uno o dos torpedos y una cubierta protectora de 25 mm se situaba entre las cuadernas 62 y 216.<sup>36</sup>

#### 5.5.4 AMPLIACIÓN DE DIQUES

En 1919 la Armada contrató con La Maquinista Terrestre y Marítima la construcción de un dique flotante de 6.500 toneladas de fuerza ascensional y autocarenable, que sería entregado en noviembre de 1925 y destinado al arsenal de Cartagena, donde es conocido como el dique “de los catalanes”.<sup>37</sup>

Ante la previsión de que pudieran construirse cruceros de grandes dimensiones, la Sociedad Española de Construcción Naval tomó la decisión de alargar el dique *Reina Victoria Eugenia*, en el arsenal de Ferrol, hasta 205 m.<sup>38</sup> Las obras finalizaron en 1927 y durante su desarrollo apenas se interrumpió la actividad del dique, pues las excavaciones se iniciaron desde el extremo de la nueva proa y conservando un grueso muro en el límite del original. Cuando el muro fue derribado, sólo hubo que construir el zapeado y solera correspondientes al grosor del mismo para dejar unida la nueva sección de 21 m. Lo cual, como podemos apreciar, permitiría la varada de los cruceros de la clase *Canarias*.

En julio de 1928 el Ministerio de Marina contrató con el astillero Unión Naval de Levante la construcción de un dique flotante de 2.000 toneladas de fuerza ascensional, para los carenados de destructores y submarinos con destino a la base naval de Mahón, que entonces estaba en una fase de potenciación. El dique sería botado el 31 de octubre de 1929 y entregado el 15 de mayo de 1930 a la Armada. Anexo a éste sería fabricado una pontona para submarinos de mil toneladas de fuerza ascensional y carenable en el citado dique; ambos elementos serían fondeados en el verano de 1930 en Mahón y serían directamente explotados por la Armada.

En febrero de 1929 la Sección de Ingenieros del Ministerio de Marina redactó un anteproyecto que sirvió de base al realizado por la Sociedad General de Obras y Construcciones, en septiembre de 1930, para realizar la prolongación del dique seco de Cartagena. El proyecto condicionaba que la obra respetase todo lo construido hasta entonces, tanto en el gálibo como en las dimensiones de las secciones de hormigón, sillería, mampostería en solera, cajeros laterales y cimentación sobre pilotes. La prolongación consistió en alargar en 66 m la longitud del dique hacia proa.

Las obras comenzaron en 1933 y sin excesiva prisa en el ritmo de los trabajos, de forma que en diciembre de 1936 tuvo que realizarse una excavación provisional hacia proa para permitir la varada del crucero *Miguel de Cervantes* (176 m de eslora), después de que hubiera sido torpedeado en noviembre de 1936 por el submarino legionario italiano *Torricelli* cuando navegaba frente a Escombreras; la reparación habría de prolongarse hasta abril de 1938. Los trabajos de alargamiento del dique continuaron al término de la guerra civil y finalizaron a mediados de 1941.<sup>39</sup> Aunque todavía resultaban insuficientes para los acorazados con los que entonces se pensaba, las decisiones de alargar los diques de Ferrol y Cartagena, con un largo paréntesis entre ambas, vendrían a resolver los problemas de las varadas de los grandes buques.

<sup>36</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, *ibídem*, p 141.

<sup>37</sup> ABC, 11 de diciembre de 1925. En origen medía 119,88 m de eslora, 21 m de manga interior, 27 m de manga exterior, 11,50 m de altura de la cubierta de los costados al fondo de cada una de las seis pontonas. La altura sobre picaderos era de 5,30 m y la altura de éstos, de 1,70 m.

<sup>38</sup> Autorizado mediante real decreto de 10 de octubre de 1923.

<sup>39</sup> En las obras se emplearon dos mil pilotes de hormigón armado y 25.000 metros cúbicos del mismo material en las obras de mampostería, solera y otras actuaciones.

### 5.5.5 CANAL DE EXPERIENCIAS HIDRODINÁMICAS

Decisión especialmente acertada en la inmediata posguerra de la Gran Guerra fue la adoptada por el ministro de Marina Joaquín Fernández Prida, en abril de 1921, para la construcción de un canal de experiencias hidrodinámicas con la finalidad de efectuar pruebas de modelos de buques de guerra y mercantes, estudio de las carenas más adecuadas para cada tipo de buque con la finalidad de obtener las más altas prestaciones con determinadas potencias, etc.

El ministro promotor de esta iniciativa tan solo permaneció cinco meses en el cargo, pero esta decisión ya le justifica como político positivo para la Marina en general y la construcción naval en particular. Inicialmente estaba previsto que fuera instalado en Ferrol, atendiendo a la razón de que allí la Sociedad Española de Construcción Naval poseía el astillero más importante.

Sin embargo, pensando en que la citada instalación tendría que trabajar al servicio de la industria nacional, se decidió construirlo en El Pardo (Madrid). Las obras comenzaron en 1928 y finalizaron en 1934. Durante la guerra civil el inmueble sufrió daños de importancia, por lo que, en realidad, comenzó a funcionar a partir de 1940. El tanque de pruebas tiene una longitud de 320 m.

### 5.6 ASTILLERO DE SESTAO

El astillero de Sestao tiene su origen en el contrato que la Sociedad Española de Construcción Naval firmó en 1913 con la Compañía Trasatlántica Española. En el acuerdo se incluía el traspaso de la factoría de Matagorda, así como las obras previstas de modernización y reparaciones de la naviera fundada por Antonio López y de los buques de nueva construcción destinados a cubrir las líneas trasatlánticas, que regían mediante contratos de prestación de servicios suscritos con el Estado.

Sería, precisamente, este aspecto el que determinaría la decisión de construir el astillero de Sestao, de acuerdo con las cláusulas estipuladas en el contrato firmado el 14 de junio de 1909 en lo que se refiere a nuevas construcciones, como en las reparaciones y carenas necesarias para el mantenimiento de los buques en servicio que cubrían las líneas regulares, todo lo cual conformaba una carga de trabajo suficiente para que la recién creada Sociedad Española de Construcción Naval decidiese la viabilidad de un nuevo astillero en la ría del Nervión.

Firmado el contrato para la cesión del astillero de Matagorda y el plan de flota contemplado en el contrato firmado entre el Estado y Trasatlántica, la Sociedad Española de Construcción Naval disponía de tres alternativas para su realización: la reforma, acondicionamiento y modernización del astillero gaditano; la reconstrucción total o parcial en los arsenales existentes de Ferrol y Cartagena y la creación de un nuevo astillero capaz de acometer el grueso del plan de nuevas construcciones.

La primera opción se descartó como parte de la estrategia de retirada diseñada por la Naval en el caso de que no consiguiera la renovación del contrato de obra militar con el Estado, referido, como hemos comentado, a la construcción de una nueva Escuadra y la cesión y modernización de los arsenales del Estado, por un importe de 200 millones de pesetas y un periodo de ocho años.<sup>40</sup> En 1914 ya se acusaba la disminución de la carga de trabajo militar y surge la preocupación por la supervivencia de la actividad industrial.

La ubicación original del astillero de Matagorda respondía a una localización idónea para las obras de mantenimiento, reparaciones y gran carena de la flota de Trasatlántica. Es posible que, si no hubiera sido por los itinerarios de las líneas subvencionadas, Trasatlántica habría situado el astillero en la ribera

---

<sup>40</sup> Puesto que la adjudicación del concurso se firmó el 14 de abril de 1909 y la constitución de la Sociedad Española de Construcción Naval el 1 de mayo siguiente, el 31 de abril de 1916 expiraba el contrato firmado con el Estado.

del Cantábrico, cerca de la industria productora del acero y de otros servicios auxiliares, como era norma habitual, por ejemplo, en el sector británico. Aunque no resultara fácil en la práctica, Trasatlántica podía verse privada de la renovación de los contratos de líneas regulares y ante la alternativa de dedicarse al tráfico *tramp*, parecía aconsejable disponer de un segundo astillero más próximo a los centros de producción de materiales.

En el momento de su adquisición por La Naval, el astillero de Matagorda era el mejor preparado para acometer nuevas construcciones, lo cual era coincidente con la necesidad que Trasatlántica tenía para incorporar los nuevos buques a que le obligaba la última renovación del contrato con el Estado suscrito en 1909 y que entonces acumulaba un retraso de cuatro años, pues la factoría precisaba de una importante inversión en la modernización de sus instalaciones. Además, arrastraba problemas enquistados de la maestranza y las construcciones realizadas hasta la fecha habían tenido resultados discutibles, por lo que parecía necesario encontrar una alternativa en forma de nueva ubicación.

De modo que existía una predisposición para que el astillero pasase a manos de La Naval y durante las negociaciones resultó un elemento vital la previsión de nuevo tonelaje que Trasatlántica estaba obligada a construir. De modo que, como señalan Romero y Houpt, “por un golpe de fortuna, a las pretensiones primitivas de entrar en el negocio de la construcción mercante a través de un astillero ya consolidado, se unieron una cartera de obra suficiente como para plantearse la construcción de otro astillero en Bilbao”.<sup>41</sup>

La segunda opción quedó inicialmente descartada debido a la aplicación de un recargo del 5% en las obras civiles que realizaran los arsenales militares, cantidad que estaba fijada en el contrato de cesión de los arsenales de la Marina a La Naval. Y decimos inicialmente porque a pesar de este inconveniente, lo cierto es que en el astillero de Ferrol serían construidos dos buques para Trasatlántica llamados *Cristóbal Colón* (1923) y *Marqués de Comillas* (1928) y en el astillero de Cartagena dos buques mixtos llamados *Romeu* (1919) y *Escolano* (1920), que habían sido contratados en el transcurso de la Gran Guerra por la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y cuando entraron en servicio, en los años citados, lo hicieron enarbolando la contraseña de la recién constituida Compañía Trasmediterránea, de la que la mencionada naviera era una de las cuatro sociedades fundadoras.

La estrategia de La Naval para posicionarse en la construcción naval mercante como una alternativa o complemento a los contratos militares, hizo que en 1911 recibiera una oferta para la venta del astillero Veá-Murgía de Cádiz, que se encontraba en quiebra técnica desde 1904. La Naval inició un estudio sobre la viabilidad de construcciones mercantes aprovechando el sistema de primas vigente y previendo la situación del mercado y la demanda, en una coyuntura favorable a tenor de las peticiones de presupuestos que en la primavera de 1912 habían formulado La Roda Hermanos, Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Ybarra e Isleña Marítima.

En cuanto a la tercera opción, vistas las consideraciones anteriores, parece claro que primaron intereses empresariales antes que financieros, pues resulta plausible pensar que hubiera resultado más económico reacondicionar y modernizar el astillero de Matagorda, que construir uno nuevo en Vizcaya. La elección de la ría del Nervión parece lógica si consideramos las ventajas en cuanto a economía de transporte y comunicación que suponía encontrarse muy cerca de los centros de producción de acerías y otros suministros, cuando, entonces, Altos Hornos de Vizcaya, que era accionista de la Sociedad Española de Construcción Naval, era la empresa hegemónica en el sector siderúrgico. Contaba, además, con el apoyo

---

<sup>41</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y HOUP, Stefan (1998). *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 116, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

de la banca vizcaína, además de una industria metalúrgica muy capaz, con una mano de obra cualificada y un tráfico marítimo regular y bien organizado a través de la exportación de minerales.

Existía, además, la impresión de que la instalación de un nuevo astillero ayudaría a suavizar el ambiente de lucha social que se vivía en la ría del Nervión desde finales del siglo XIX. Circunstancia que fue aprovechada en su momento por el conde de Zubiría, uno de los promotores del proyecto, que era al mismo tiempo presidente de Altos Hornos de Vizcaya y de la Sociedad Española de Construcción Naval, para anunciar la noticia de que la industria local se vería enriquecida con nuevos astilleros.

Tomada la decisión, hubo que gestionar la adquisición de los terrenos necesarios, en lo que se invirtieron 19 meses. En mayo de 1913 se habían recibido las bases del contrato de Altos Hornos de Vizcaya y en junio el consejo de administración aprobó las bases para ejercer la opción de compra de los terrenos cedidos en alquiler y, al mismo tiempo, se encargó el proyecto del astillero a la oficina técnica de Ferrol. En octubre de 1913, los herederos de Martínez de las Rivas ofrecieron en arriendo las instalaciones de Astilleros del Nervión como alternativa a la nueva factoría; los planos fueron enviados a Ferrol para su análisis y la opinión técnica fue la de construir un nuevo astillero con el previsible aprovechamiento futuro de Astilleros del Nervión.

Vickers, por su parte, cuestionó algunas decisiones e impuso cambios técnicos a la propuesta del ingeniero Spiers, de modo que, considerando las modificaciones, la redacción definitiva del contrato se alargó hasta diciembre de 1915, cuando Europa ya estaba en guerra y una crisis generalizada había extendido su manto. La escritura de adquisición de los terrenos se firmó el 12 de enero de 1916 y figuran como propiedad de la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya.<sup>42</sup>

### 5.6.1 UN ASTILLERO MODERNO EN VIZCAYA

El astillero ocupó una parcela que hasta entonces había ocupado la factoría de AHV en Sestao, en forma de triángulo despuntado que lindaba con Astilleros del Nervión; ubicación que hace pensar, en opinión de Romero y Houpt, en una integración de la siderurgia a través de la creación del astillero. Es posible, además, que esta estrategia estuviera apoyada por los respectivos consejos de administración, habida cuenta de la coincidencia de los consejeros comunes que ambas empresas tuvieron entre 1913 y 1915.<sup>43</sup>

Enfrente estaba Euskalduna, que vio con recelo el nacimiento del nuevo astillero. Adelantándose a los acontecimientos, el día de la firma de la cesión de los terrenos, Adolfo Navarrete mantuvo una reunión privada con Ramón de la Sota y, según dicen quienes han tratado de reconstruir ese episodio, quedó claro que el nuevo astillero se proponía convivir con Euskalduna, viéndolo, más que un competidor, “como un hermano, ya que en la construcción y reparación de barcos hay un margen bastante amplio para que podamos espigar y desarrollarnos todos”.<sup>44</sup>

De modo que la Naval, como sería conocida familiarmente la Sociedad Española de Construcción Naval, había iniciado el proceso sin retorno para comenzar su andadura y desde el primer momento quedó definido que el nuevo astillero de Sestao estaría dedicado a la construcción de buques mercantes como objetivo prioritario, sin que ello impidiera que también pudiera fabricar calderas y maquinaria diversa.

---

<sup>42</sup> Firmaron la escritura Adolfo Navarrete, gerente de la Sociedad Española de Construcción Naval y ex secretario de la Liga Naval Española; Manuel Gómez, gerente de Altos Hornos de Vizcaya y Tomás de Zubiría e Ybarra, conde de Zubiría, como presidente de ambas entidades.

<sup>43</sup> Tomás de Zubiría e Ibarra, Fernando M<sup>a</sup> de Ibarra y de la Revilla, José María de Chávarri y Aldecoa, Estanislao de Urquijo y Ussia y Joaquín de Angloti y Mesa. Este último, además, había sido secretario del consejo de administración de la Sociedad Española de Construcción Naval y del comité de AHV en Madrid. De modo que había entre tres y cuatro consejeros comunes más el presidente del consejo de ambas entidades, por lo que teniendo en cuenta que, de los trece consejeros de la Naval, cuatro eran extranjeros y no acudían a las sesiones, este grupo, siempre que se pusiera de acuerdo, formaba mayoría.

<sup>44</sup> ROMERO y HOUPPT, *ibídem*, p. 118.

Era opinión, entonces, de los directivos del nuevo astillero, que mientras se creaban las industrias auxiliares necesarias para su armamento, lo importante entonces era la construcción de cascos, facilitado por las ventajas que ofrecía Bilbao para la importación de materiales y otros elementos que no era capaz de suministrar la industria nacional.

Por entonces se había decidido que el astillero de Matagorda, además de reparaciones navales, acometiera también la construcción de barcos de tonelaje menor y que el nuevo astillero de Sestao lo fuera para tonelaje mayor. Hemos de destacar que sólo el contrato de obra con la Compañía Trasatlántica Española preveía construir veinte buques en 18 años, lo que equivalía a unas 150.000 toneladas de desplazamiento, por un valor que oscilaba entre 72 y 100 millones de pesetas, más los previsibles pedidos que llegarían de otras navieras.

Para la financiación del astillero se desembolsaron las acciones de la serie A de Trasatlántica por importe de 100 millones de pesetas y una emisión de obligaciones por valor de 6,5 millones de pesetas, cantidad total en la que figuraba también el reacondicionamiento de la factoría de Matagorda, así como los bonos de construcción<sup>45</sup> usados para mantener la liquidez necesaria en el acopio de materiales y efectos.

La parcela del nuevo astillero, de casi cien mil metros cuadrados, tenía 541 m de fachada marítima hacia la ría del Nervión. Las instalaciones de la nueva factoría fueron construidas en menos de un año, empleando diez meses desde la nivelación de los terrenos con la intervención de una docena de contratistas.<sup>46</sup> El proyecto inicial había sido reelaborado en Ferrol y aprobado por el Comité Técnico de Londres.

Para la construcción de los tres buques que formarían el primer grupo se estimaba la necesidad de contratar entre 1.500 y 2.000 operarios. En abril de 1916 estaban terminadas dos de las cuatro gradas previstas, mientras que las restantes seguían en obras. La grada nº 1 medía 160 m y 200 m la grada nº 2. De iguales dimensiones serían las gradas números 3 y 4, que entonces estaban en obras. Se habían previsto cuatro grúas-torre, dos de las cuales estaban en fase de montaje y las otras dos en fase de fabricación, así como dos grúas locomóviles para el servicio interno del astillero. Los diferentes talleres y las gradas estaban comunicadas por un kilómetro de vía ancha y 1.400 m de vía estrecha. La principal fuerza motriz del astillero era la energía eléctrica que suministraba la cercana AHV, siendo la preferida frente al vapor por la economía que representaba en los trabajos y el incremento de la producción.

La inauguración oficial se celebró el 27 de abril de 1916, con el boato propio de la época. En la grada nº 1 se colocó la quilla de la construcción nº 1, que correspondía al buque *Alfonso XIII*, destinado a la flota de Compañía Trasatlántica y en la segunda las quillas de las construcciones nº 2 y nº 3, en la que tomarían forma los buques *Conde de Zubiría* y *Marqués de Chávarri*, contratados por Altos Hornos de Vizcaya. Medio millar de trabajadores componían entonces la plantilla<sup>47</sup> y desde hacía un año estaba al frente el ingeniero naval inglés Alexander Murray, contratado por un periodo de tres años y de la gerencia se ocupaba Juan de Abaitua.

---

<sup>45</sup> Se trataba de un medio financiero creado para cubrir los pagos de aprovisionamiento para las nuevas construcciones de Compañía Trasatlántica. Los bonos se emitían conjuntamente entre ambas sociedades y el dinero de la emisión lo empleaba la Naval en la construcción que correspondiera, mientras que Trasatlántica los amortizaba con la entrega del nuevo buque. Los primeros 20.000 bonos por valor de 10 millones de pesetas al 6% se emitieron en marzo de 1916 y en septiembre de 1917 se procedió a una segunda emisión de 30.000 obligaciones por valor de 15 millones de pesetas.

<sup>46</sup> Entre las que figuran Chávarri y Petrement (luego Talleres Miravalles), Talleres de Zorroza, La Basconia, Estudios y Construcciones de Ingeniería, La Constructora Bilbaína, Compañía de Cementos, Pablo Arregui, Señores Bilbao, Torrónategui, San Salvador y Cía., Pedro Llona e Hijos de Agustín Cortadi.

<sup>47</sup> El reglamento de la ley de Comunicaciones Marítimas, aprobado en octubre de 1913, limitaba el número de obreros extranjeros al 10% del total de la plantilla para poder solicitar las primas a la construcción.

De modo que el astillero de Sestao comienza su andadura en pleno apogeo de la Gran Guerra, con todo lo que ello implica. El comercio marítimo obtuvo unos beneficios extraordinarios, el precio de los buques se disparó y a comienzos de 1916 se prohibió o limitó la venta de buques al extranjero y se eximió de los derechos arancelarios a la importación de la maquinaria necesaria para la construcción naval.

Al mismo tiempo, los retrasos en el suministro de materiales y de equipos a causa del curso de la guerra atrasaron las obras de los tres buques con los que se había estrenado el astillero. En agosto de 1916 se adoptaron medidas ante la escasez de materiales y se concedió preferencia a las obras militares debido a que tenían mayor precio y, al mismo tiempo y debido a la escalada de los precios y los jornales, se tomó la decisión de que no se aceptarían más pedidos de buques mercantes sin que el naviero solicitante aceptara pagar el precio de coste más los gastos generales imputables a su construcción, más un beneficio porcentual estipulado.<sup>48</sup>

El ingeniero Spiers viajó a EE.UU. facultado para comprar la maquinaria que faltaba. En el segundo semestre de 1916 se terminaron todos los talleres y demás edificios. Las gradas números 3 y 4 estaban habilitadas en marzo de 1917,<sup>49</sup> pero todavía estaba pendiente de recibir gran parte de la maquinaria de taller, en su mayoría procedente de EE.UU., como se cita. Se decidió, además, modificar la zona de servicios en la orilla izquierda del Nervión y el muelle de la Benedicta, situado frente a las gradas, para instalar puentes metálicos susceptibles de su retirada cuando fuera necesario.

La primera botadura del astillero correspondió a la construcción nº 2 y se produjo el 7 de julio de 1917. Se trataba del buque *Conde de Zubiría* y habían transcurrido 14 meses desde su puesta de quilla.<sup>50</sup> El 15 de diciembre de 1917 se procedió a la botadura de la construcción nº 3, la de su gemelo *Marqués de Chávarri*.<sup>51</sup>

Hemos de precisar que en el transcurso del año se hicieron estudios para la ampliación de las instalaciones, caso de un muelle de armamento, un almacén de madera cortada, una segunda conmutatriz de 750 caballos de vapor y un taller de plomeros. Al mismo tiempo, la Sociedad Española de Construcción Naval realizó un fuerte desembolso para la instalación de una fábrica metalúrgica en Reinoso (Cantabria), que sirviera de apoyo a las construcciones navales.

La cartera de pedidos era importante, pues además de los tres buques en curso, el 31 de octubre de 1916 se había firmado el contrato con la Compañía Marítima de Bermeo para la construcción de dos buques a vapor destinados al tráfico carbonero, que se llamarían *Chivichiaga* y *Torrontero*. A comienzos de 1917, AHV contrató el gánguil *Galindo*; en diciembre del citado año, la citada AHV firmó el contrato para la construcción del buque *Víctor de Chávarri* y en la primavera de 1918 la del buque *Fernando de Ibarra*; ambos eran repetición del proyecto del buque *Conde de Zubiría*, con lo que se producía un considerable ahorro de costes en la definición del proyecto.

Hubo negociaciones con Trasatlántica para la construcción del “trasatlántico nº 7”, como fue conocido en el anteproyecto, que no pasó del papel. Razón por la cual en la relación de los buques construidos en

---

<sup>48</sup> Formaba parte de una política comercial denominada de “coste y costas” que se aplicó durante el transcurso de la guerra, fijando los porcentajes en un 30% de los gastos generales y un 15% del beneficio industrial. Ello introducía la posibilidad de renegociar continuamente el precio de las nuevas construcciones en función del incremento de los costes de fabricación.

<sup>49</sup> La autorización para la construcción de las gradas se publicó el 30 de mayo de 1919 en la *Gaceta de Madrid*.

<sup>50</sup> Mientras se deslizaba sucedió algo inesperado: el casco se detuvo a mitad de la grada. Cuatro horas después, cuando la mayor parte de los invitados se habían marchado, siguió su deslizamiento y se estrenó en las aguas de la ría del Nervión.

<sup>51</sup> De nuevo se repitió la penosa situación anterior, deteniéndose a mitad de la grada, sólo que esta vez permaneció siete días hasta que se consiguió que entrara en el agua. La causa del fallo parece que estaba en la mala calidad del sebo utilizado para la operación del deslizamiento.

el astillero de Sestao figura como la construcción con dicho numeral. Sobre el proyecto se trababa de un buque de 18.000 toneladas de desplazamiento y tres chimeneas, el mayor en su clase que hubiera tenido la Marina mercante española.<sup>52</sup>

Pese a estas interesantes perspectivas, 1917 fue un año complicado en la producción del astillero, pues se produjeron subidas de precios y paradas en los suministros de materiales de Altos Hornos de Vizcaya. El carbón asturiano alcanzó un precio de 107,5 pesetas la tonelada, que era seis veces más caro respecto del precio que tenía en 1913, siendo todo ello consecuencia de la guerra.

Cuando llegó 1918, el astillero de Sestao tenía tres buques en fase de armamento a flote y tres en grada, así como otros tres contratos y problemas de suministro de materiales para mantener el ritmo necesario en los trabajos. Las obras de ampliación del astillero continuaron a lo largo de 1919 y 1920, siendo dotado de nuevos talleres de maquinaria y calderería de hierro, así como otros equipos para evitar la subcontratación, caso de las calderas del buque *Alfonso XIII*, inicialmente contratadas con La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) de Barcelona, cuyo contrato sería revocado en 1917 para dárselas al astillero de Sestao.

Un nuevo pedido de cuatro buques a vapor, esta vez promovido por la Compañía Marítima del Nervión, vino a reforzar la proyección del astillero. Sobre el proyecto recibieron los nombres de *Mar Blanco*, *Mar Caribe*, *Mar Negro* y *Mar Adriático*.<sup>53</sup> Los contratos de los dos primeros se firmaron en septiembre de 1918 y los dos restantes en abril de 1919 y serían entregados entre 1920 y 1921, sucediendo por medio un episodio en el que el astillero permaneció cerrado durante cinco meses.

En octubre de 1918 se decidió comprar los terrenos donde se encontraba el astillero, que estaban alquilados desde sus comienzos. El precio final fue de 2.071.501,22 pesetas y como forma de pago se acordó desembolsar un 10% a la firma de la escritura y el resto mediante una cuenta de crédito con un interés del 5,5% en un plazo de cinco años, con fecha de vencimiento a 31 de diciembre de 1923.<sup>54</sup> Esta parte del pago se liquidaría en efectivo o se saldaría con facturas a nombre de Altos Hornos de Vizcaya.

## 5.6.2 UN FOCO DE CONFLICTOS FRECUENTES

Entre el 27 de noviembre de 1920 y el 27 de mayo de 1921 hubo un cierre patronal de seis meses. La readmisión de los obreros se produjo después de unas largas negociaciones entre la dirección de La Naval, el Sindicato Metalúrgico y la Federación de Técnicos de Vizcaya, que hizo de mediador. Las aguas tardarían tiempo en volver a su cauce. La gerencia quiso depurar la plantilla condicionando la readmisión a un filtro ideológico, aplicando la fórmula del examen médico para decidir los trabajadores que se consideraban aptos para el trabajo en el astillero.

Cuando la aparente normalidad volvió a Sestao, el sector vivía una crisis considerable, pues la demanda de nuevos buques mercantes se había frenado debido a cambios importantes experimentados en la actividad naviera. El aumento acumulado de los gastos de explotación de los buques (salarios y carbón) coincidía con una caída considerable de los fletes producida por el exceso de capacidad de transporte producido durante la guerra. Veamos algunos datos que resultan elocuentes.

---

<sup>52</sup> En la sede de la Real Liga Naval Española, en Madrid, existe un dibujo enmarcado de grandes dimensiones en el que puede apreciarse el alzado de este buque nonato.

<sup>53</sup> Es posible, como señalan Romero y Houpt, que este contrato fuera consecuencia de los lazos de parentesco e intereses entre José María de Chávarri y Aldecoa, consejero de La Naval y Francisco de Aldecoa y Urriarte, directivo de la Compañía Marítima del Nervión.

<sup>54</sup> ROMERO y HOUP, *ibidem*, p. 124.

Entre 1914 y 1921 la capacidad de transporte subió de 4,5 a 5,6 millones de toneladas (+ 24,4%) y se agravó por la crisis que siguió a la inmediata posguerra, agravado por la Jones Act aprobada en EE.UU., que convirtió en prohibitivos los fletes para las navieras que no eran de su bandera, así como la competencia feroz que se desató entre los constructores navales europeos, especialmente en el caso de Alemania, con una moneda muy devaluada y necesitada de divisas, por lo que readaptó a toda prisa una parte importante de su industria militar hacia la mercante. Hemos de tener presente, asimismo, la fuerte regulación de la economía del Reino Unido introducida durante la guerra, que se mantuvo así en las industrias básicas y de extracción de materias primas, agravado todo ello por la notable reducción de la producción de carbón de Gales, lo que provocó fuertes restricciones en la exportación de este mineral, causando un considerable perjuicio a la industria siderometalúrgica vizcaína.

Los acontecimientos de 1920 habían dejado en el astillero de Sestao una huella importante, que habría de marcar el nuevo ciclo. Las obras de construcción en Astilleros del Nervión no se reiniciaron hasta agosto de 1921 y desde el final del cierre patronal se aprovechó para realizar trabajos preparatorios; se había decidido mantener la división funcional entre los dos astilleros y reorientar las actividades en el segundo, momento en el que comenzó la fabricación de material ferroviario, como fórmula para garantizar la capacidad de trabajo y, al mismo tiempo, purgar a una parte de la plantilla.

La producción ferroviaria era una consecuencia de una alianza de La Naval con la banca y la gran industria para afrontar la nueva situación económica de la inmediata posguerra. Se había iniciado de manera fortuita, cuando, en junio de 1920, Vickers ofertó fabricar la parte mecánica del material ferroviario para presentarse al concurso de electrificación del Pajares. La Naval reaccionó de inmediato y estableció alianzas de colaboración industrial con entidades nacionales eléctricas, siderometalúrgicas y de maquinaria, y acuerdos de asistencia y garantía técnicas con empresas extranjeras para afrontar la producción de los nuevos productos.

A comienzos de 1921, la dirección de La Naval asignó a Astilleros de Nervión un papel secundario dentro de la organización industrial en Bilbao, con la especialización en construcciones mercantes medianas y pequeñas, carenados y reparaciones y fabricación de material ferroviario. Un nuevo brote de violencia provocó el incendio en 1922 de la mayor parte de sus talleres, lo que determinó la decisión de limitar exclusivamente el astillero a carenados, reparaciones y fabricación de material ferroviario, prescindiendo de nuevas construcciones.

Por la misma época, los directivos de La Naval habían recibido amenazas de muerte si no readmitían a los trabajadores despedidos. Circulaban listas negras entre las empresas para evitar que los revoltosos encontraran trabajo y propagaran los desórdenes, por lo que el examen médico como condición insalvable para la readmisión se convertía en otro objeto de provocación.

En mayo de 1922 hubo una huelga general en el sector siderometalúrgico ante el intento de la patronal de rebajar en un 20% los salarios aduciendo la pérdida de competitividad de su producción, la firma de los tratados de comercio con Francia, Inglaterra, Suiza y Noruega y el carácter transitorio de las subidas que se habían concedido durante la guerra. Sin embargo, la gerencia suscribió un acuerdo por el que se comprometía a no rebajar los jornales aludiendo a las sanciones que imponía el contrato con el Estado ante los retrasos en las entregas. El acuerdo fue mal recibido por AHV, que encabezada la ofensiva patronal y la huelga se resolvió en agosto mediante un laudo ministerial, pero no se negociaría un nuevo convenio de trabajo.

Hubo otra huelga en noviembre de 1922 en solidaridad con los condenados por el asesinato del gerente de Altos Hornos de Vizcaya, Manuel Gómez, perpetrado el 11 de enero de 1921. Hubo, también, otro



incendio con la hipótesis de premeditación que no fue denunciado para el cobro del seguro y ahí se produjo un desacuerdo entre La Naval y AHV sobre quien debía pagar los daños<sup>55</sup>.

### 5.6.3 UNA ETAPA DE PROSPERIDAD (1921-1936)

Entre 1921 y 1936, el astillero de Sestao conoció una etapa de considerable actividad industrial. Los buques *Mar Negro* y *Mar Adriático*, pendientes de terminar para la Compañía Marítima de Nervión, serían finalmente entregados en el otoño de 1921. En la primavera de 1922 se procedió a la botadura de los buques *Aldecoa*, *Cabo Roche* y *Cabo Huertas*. Los “cabos” habían sido contratados en 1920 por la naviera sevillana Ybarra y Cía. El tercero de ellos, llamado *Cabo Razo*, sería construido en Euskalduna debido al cierre patronal de seis meses en el astillero de Sestao.

En julio de 1922 estaba en grada el buque *Juan Sebastián Elcano*, contratado por Compañía Trasatlántica, cuya quilla se había arbolado el mismo día de la botadura del buque *Alfonso XIII*. El ritmo de construcción de los contratos de Ybarra y el de Trasatlántica sufrieron considerables retrasos debido a los problemas de liquidez de sus respectivas compañías propietarias, de modo que la construcción del trasatlántico permaneció parada entre 1923 y 1925 debido a las negociaciones de Trasatlántica con el Estado referidas a modificaciones en el contrato.

La virulencia de la crisis del transporte marítimo se hizo especialmente perceptible en el sector de la construcción naval mercante, de modo que entre 1922 y 1923 el astillero de Sestao sólo consiguió un contrato para la construcción de seis lanchas de vigilancia encargadas por la Compañía Arrendataria de Tabacos, que hizo también un encargo igual al astillero Euskalduna. Ello obligó a una diversificación de la producción, parte de ella totalmente ajena a la construcción naval, caso equipos eléctricos, de tracción, grandes construcciones metálicas y material ferroviario, lo cual representó un alto grado de transformación y valor añadido.

La nueva ley de primas de 21 de agosto de 1925, que trajo consigo un aumento sustancial de éstas, se convirtió en un intento de la Dictadura de Primo de Rivera para paliar la crisis de la construcción naval. Las anualidades que se asignaron dentro de los presupuestos del Estado para la década siguiente fueron de ocho millones de pesetas anuales, que era el doble de las pérdidas sufridas por los astilleros de La Naval en Bilbao en el año de promulgación de la citada ley. Sin embargo, de poco sirvió la nueva ley para reanimar el maltrecho sector.

El 18 de noviembre de 1925 se procedió a la botadura del buque *Juan Sebastián de Elcano*, pero a continuación su armamento quedó paralizado hasta que finalizó la renegociación del contrato con el Estado y su entrega se produjo el 25 de junio de 1928. Unos meses después, en 1929, cuando el astillero disponía de un nuevo muelle de armamento y un taller de fundición, comenzó la construcción del trasatlántico *Cabo San Antonio*, contratado por Ybarra & Cía., siendo, en el momento de su entrega, en mayo de 1930, el mayor buque mercante construido en España. A éste le seguirían otros dos del mismo modelo, aunque dotados de dos chimeneas, que recibieron los nombres de *Cabo San Agustín* y *Cabo Santo Tomé*, equipados con mayor potencia propulsora. Con esta cartera de trabajo, así como tres gánguiles y una draga para la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, resurgió la construcción naval en Sestao entre 1929 y 1932.

Así como se había producido un repunte de la actividad naval, en 1929 se inició una crisis en la fabricación de material ferroviario, debido principalmente al abandono de las políticas de fomento de

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 132.

obras públicas de Primo de Rivera. Razón por la cual La Naval intentó desviar la producción hacia la industria automovilística,<sup>56</sup> aunque la experiencia no tendría continuidad en el tiempo.

## 5.7 EL ASTILLERO ECHEVARRIETA Y LARRINAGA

Después de trece años cerrado, en mayo de 1917 el industrial vasco Horacio Echevarrieta Mauri (1870-1963) compró el antiguo astillero fundado por los hermanos Veá-Murguía y se abrió una nueva etapa que se prolongaría por espacio de tres décadas hasta su abrupto final, como veremos en su momento. Echevarrieta emprendía una nueva aventura industrial, cuya expansión sustituiría la falta de capital y de entidades financieras locales interesadas en su desarrollo. El precio pagado por la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga fue de 1.310.000 pesetas; los terrenos fueron valorados en casi 250.000 pesetas y los edificios, construcciones y maquinaria en 1.075.000 pesetas.<sup>57</sup> Cuando el promotor visitó la capital gaditana, ésta se volcó en loor de multitud hacia su persona.

En febrero de 1918 se colocó la primera quilla del primero de los seis buques de la serie -IR, contruidos contra almacén, es decir, sin que fueran encargos de otros armadores, en una estrategia de adelantarse a la demanda; sus botaduras coincidieron con el final de la Gran Guerra, cuando ya había caído el optimismo y la recesión económica estaba próxima. Lo cual derivó en una fuerte carga financiera, pues desde la compra del astillero llevaba invertido once millones de pesetas, de los cuales el sesenta por ciento correspondía a los buques a flote. Los seis buques de la serie -IR no encontraron comprador con la agilidad deseable y tras el contrato de Ybarra, siguieron los de otros cuatro buques contratados por las navieras vascas Bermeo y Vasco-Valenciana de Navegación, asociada en sus intereses al propio Echevarrieta.

En 1919, cuando la guerra hacía algunos meses que había terminado, el astillero trabajaba a pleno rendimiento y ocupaba a casi un millar de trabajadores. Ybarra contrató la construcción de los buques *Cabo Espartel* y *Cabo Villano*, lo que motivaría la contratación de casi seiscientos obreros más y la cifra siguió aumentado en los meses siguientes ante la demanda de la cartera de reparaciones navales.

Desde aquel año se había producido un fenómeno especulativo en el negocio marítimo, por el que las navieras invirtieron sus beneficios en la adquisición de flota, bien de nueva construcción y en este caso se vieron beneficiados los astilleros españoles, bien de segunda mano y para ello echaron mano del mercado británico. El aumento de la oferta se tradujo en una reducción del precio de los fletes cuando se contrajo la demanda y reapareció la competencia de las flotas de los países de antes del conflicto.

En agosto de 1921 se celebró la botadura del buque *Santamaña*, con la que se cerró la primera etapa del astillero Echevarrieta y Larrinaga, de la que, como resumen, hemos de señalar que no había conseguido su consolidación. Lo cual, en opinión de Gutiérrez Molina, “la rehabilitación había tropezado con la falta o los problemas de suministro de materiales y la conflictividad obrera no dejó de estar presente en la vida cotidiana de la factoría. Desde un punto de vista estrictamente financiero, su situación no era buena”.<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> En la factoría se fabricaron automóviles y autobuses de la marca Naval-SOMUA, que se producían en los talleres de Astilleros de Nervión con aceros y fundición de la fábrica de Reinoso; motores fabricados en Placencia de las Armas y patente de la Societé d'Outillage Mecanique et d' Usinage d' Artillerie. Se produjeron 75 chasis el primer año y el doble el segundo, lo cual permitió mantener la plantilla sin despidos. En 1931 se entregaron 34 autobuses, autocares y camiones, pero a continuación sobrevino una falta de demanda, lo que obligó a reducir la plantilla.

<sup>57</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016)*, p. 91, Navantia, Cádiz.

<sup>58</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. “El astillero de Cádiz de Echevarrieta y Larrinaga. La lucha por la supervivencia desde la periferia”. En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 150, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

La crisis de la década de los años veinte causó un daño considerable en la actividad del astillero gaditano, cuyos efectos desastrosos lograría superar gracias a las buenas relaciones que su propietario mantenía con el rey Alfonso XIII y los dirigentes de la política nacional. De modo que entre 1920 y 1929 el astillero diversificó su actividad y la ausencia de contratos de nuevas construcciones sería paliada, en parte, con la realización de encargos para obras públicas y otros artefactos navales, mientras consideraba imprescindible la construcción del dique seco para aumentar su capacidad productiva.<sup>59</sup>

El recorrido de estos años no fue fácil, pues en el primer semestre de 1924, cuando habían terminado los trabajos de obras civiles, la amenaza de cierre del astillero se hizo visible y en la prensa gaditana de la época aparecieron noticias referidas a supuestas discriminaciones del astillero Echevarrieta con La Naval de Matagorda o el hastío de su propietario de soportar una carga financiera que no encontraba compensación. Circularon, entonces, rumores acerca de unos inversores interesados en la compra de la factoría para reconvertirla en una fábrica para aviones.

Lo cierto es que la rumorología, aunque intencionada, trascendía la realidad, pues La Naval, propietaria del astillero de Matagorda, había visto con desconfianza la incursión de Horacio Echevarrieta en el negocio de la construcción naval y en plena crisis, que afectaba a todos por igual, se abrió una fuerte competencia para los contratos de transformación de los seis buques alemanes cedidos a España en concepto de indemnización de guerra. Se trata de los seis *España*, el último de los cuales sería transformado en portahidros y rebautizado *Dédalo*.

En ese marasmo, Echevarrieta participó en la búsqueda de posibles alternativas y la encontró con la industria alemana, que buscaba canales para introducirse en España. Lo cual, en opinión de Gutiérrez Molina, “es probable que sus rivales en el mundo de las altas finanzas, conocedores de sus relaciones con la industria de armamento alemana, buscaran el cierre del astillero para cercenar esa vía de introducción germana en el mercado español. De manera sospechosa coincidieron los rumores de cierre con los momentos previos a la resolución del concurso del dique”.<sup>60</sup>

Respecto al tan ansiado dique, la Junta de Obras del Puerto de Cádiz había activado en 1921 la propuesta para situarlo en la dársena situada entre la estación del ferrocarril y el puerto de la ciudad. Lo cual era contrario a los intereses de Echevarrieta, que pretendía su instalación en terrenos del astillero, donde se había empezado a construir en tiempos del astillero de Veá-Murgía.

En septiembre de 1924, el Ministerio de Fomento, con el apoyo del Ministerio de Marina, convocó el concurso de propuestas, al que se presentaron seis, que representaban capitales e intereses de Alemania, Inglaterra, grupos nacionales y Echevarrieta. Las presiones ejercidas desde cada bando fueron enormes y finalmente sería adjudicado a una empresa vinculada al Banco de Bilbao –las obras dieron comienzo en 1927–, lo que privó al astillero de un elemento fundamental para potenciar su competitividad.

### 5.7.1 EL BUQUE-ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

Recién llegado Miguel Primo de Rivera al poder tomó fuerza la idea de construir un buque-escuela velero, que recibió el nombre de *Minerva* sobre el proyecto. Sería autorizado el 6 de abril de 1923 y el contrato se firmaría en junio de 1925; la quilla fue arbolada el 21 de noviembre del citado año, en un acto de relevancia nacional al que acudió el presidente del Directorio Militar y en el que el propio Horacio Echevarrieta propuso que el futuro buque llevara el nombre de *Juan Sebastián de Elcano*. Los

<sup>59</sup> Durante 1921 y el primer trimestre de 1922 fueron reparados una docena de buques, lo que compaginó con la fabricación de estructuras metálicas para obras públicas y marítimas, entre las que figura el puente de la carretera de Villamartín (Cádiz), una grúa para el puerto gaditano y un dique flotante para el arsenal de Cartagena. Destaca, asimismo, un puente metálico de 300 toneladas para la línea transversal del Metro de Barcelona, encargada por el propio Echevarrieta, que era uno de sus accionistas.

<sup>60</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, *ibídem*, p. 152.

trabajos se desarrollaron a buen ritmo, de modo que el 5 de marzo de 1927 se procedió a su botadura y el 30 de julio de 1928 se efectuó su entrega oficial.<sup>61</sup>

Los planos fueron encargados a la firma inglesa Camper & Nicholson, de Southampton, quien también se ocupó del diseño del velamen de lino. Las obras de construcción fueron dirigidas por el ingeniero naval Juan Antonio Aldecoa Arias y el mascarón de proa y otras tallas fueron encargadas al escultor vasco Federico Sáenz Venturini. En origen, y para las maniobras en puerto y tiempos de calma chicha, disponía de un motor principal de 800 caballos de potencia. El precio final del buque ascendió a 8.189.532,28 pesetas.<sup>62</sup>

Con la construcción del buque-escuela destinado a la Armada española, comenzó una etapa de relanzamiento de la actividad del astillero Echevarrieta y Larrinaga, coincidente, a finales de la década, con la demanda de buques petroleros y de propulsión diésel, aunque las expectativas no se cumplieron en toda su amplitud. A finales de 1928, tras la entrega del buque de pasaje *Margarita II*, la cartera de trabajo del astillero se reducía a una reproducción de la carabela *Santa María* para la Exposición Iberoamericana de Sevilla y el contrato de un petrolero destinado a la Armada española.

Hubo negociaciones con Ybarra para la construcción de dos buques, que no fructificaron y entonces se extendió el rumor de que Echevarrieta proyectaba la construcción de un submarino de patente alemana. En mayo de 1929, Compañía Trasmediterránea alivió la situación del astillero con la firma de un contrato para la construcción de dos buques destinados a las líneas de Baleares.

### 5.7.2 FÁBRICA NACIONAL DE TORPEDOS

En noviembre de 1925, Echevarrieta y el Directorio Militar llegaron a un acuerdo para poner en marcha la Fábrica Nacional de Torpedos, un proyecto hispano-alemán que incluía también equipos de navegación y tiro y era el reflejo del intento para nacionalizar la fabricación de material de guerra, cuya procedencia hasta entonces había sido –y seguiría siendo- británica.

El gobierno se comprometió a adelantar el dinero para la fabricación de un millar de torpedos, en una operación en la que obtendría un 10% de beneficio industrial y aplicaría el 5% de interés. Sin embargo, este nuevo intento alemán para evadir las restricciones del Tratado de Versalles también fracasaría y el proyecto de la Fábrica Nacional de Torpedos se convirtió en un ejemplo del fracaso del tejido industrial gaditano.

Hasta que el vicealmirante Honorio Cornejo, reconocido pro-británico, abandonó en 1928 el Ministerio de Marina y le sustituyó el almirante Mateo García de los Reyes, germanófilo y muy relacionado con Echevarrieta, el proyecto de la Fábrica Nacional de Torpedos no se puso en marcha. Hasta entonces la obstrucción de los intereses británicos sería una constante, resultando excesivamente minuciosos en las comisiones de inspección, los expedientes se eternizaban y se denegaban las modificaciones solicitadas.

Las obras comenzaron en 1929 y una parte estaban terminadas en 1930. El advenimiento de la Segunda República resultó letal para este proyecto, entre otros, pues el nuevo régimen decidió una drástica supresión de obras públicas emprendidas por el Directorio. Echevarrieta consiguió recuperar millón y medio de pesetas del dinero invertido, mientras que algo más de cuatro millones pagados por la República serían destinados a cancelar los créditos que los alemanes habían adelantado.

---

<sup>61</sup> Para más detalles e historial de este buque, véase: CERVERA PERY, José y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael (1994). *Juan Sebastián de Elcano. Embajador y Navegante*, Ingrasa Editorial, Cádiz.

<sup>62</sup> Apareja de bergantín goleta de cuatro palos y larga veinte 20 velas que despliega una superficie vélica de 3.151 metros cuadrados.

### 5.7.3 EL SUBMARINO E-1

Gutiérrez Molina sitúa la tercera etapa de Echevarrieta y Larrinaga al breve periodo comprendido entre 1929 y 1930, en la que se produjo la construcción del submarino E-1, que tuvo una especial importancia para el astillero y su propietario. Este hecho tiene una notable trascendencia, puesto que rompió con los tradicionales nexos que habían existido hasta entonces con la industria naval británica y abrió la puerta a los planes armamentísticos de la industria alemana. Con ello se conseguía el desarrollo de la tecnología germana fuera de su país para eludir las limitaciones impuestas por el Tratado de Versalles.<sup>63</sup>

Las primeras noticias referidas a la construcción del submarino se conocieron en Cádiz en abril de 1928, aunque el contrato había sido firmado a finales de 1927 con la empresa holandesa Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS), concesionaria de las patentes de la firma alemana Blohm & Voss. Aunque no tenía asegurada su adquisición por el Estado, Echevarrieta tenía la promesa de Primo de Rivera de adquirirlo si el prototipo acreditaba su capacidad operativa. Para ello, además, el Ministerio de Marina nombró una comisión técnica que supervisaría las obras, que dieron comienzo a principios de 1929 y apenas cuatro meses después estaban muy avanzadas.

Sin embargo, la dimisión y exilio de Primo de Rivera en enero de 1930, cuando el sumergible todavía estaba en grada, ralentizaría el curso de los trabajos hasta su botadura en octubre siguiente. Aunque las pruebas las superó satisfactoriamente, los sucesivos gobiernos de la Segunda República no mostraron interés y no formaría parte de la Armada, a pesar del interés existente. Echevarrieta pedía trece millones de pesetas o licencia para venderlo en el extranjero y sería esta segunda opción la que se llevaría a cabo, siendo vendido después de varios intentos fallidos a finales de 1935 al gobierno de Turquía en casi nueve millones de pesetas.

La botadura del submarino E-1 se celebró el 22 de octubre de 1930, momento en el que todavía las perspectivas de venta a la Armada española seguían en pie. En aquellos días, el rey Alfonso XIII visitó el astillero y aseguró a Echevarrieta no sólo la venta de éste, sino también el interés por otros cinco más. La propuesta del astillero, incluidos impuestos, se concretaba en 8,8 millones de pesetas, que rebajaría a 7,3 millones si se realizaba la serie. La influencia del monarca era evidente, pues una semana después, el Estado Mayor de la Armada escribió al industrial bilbaíno pidiéndole el envío de las especificaciones y los resultados de las pruebas.

Sin embargo, las pruebas no pudieron realizarse hasta noviembre de 1931 en aguas de Cartagena. Sucedió, entonces, que había cambiado el panorama político en España, pues se había proclamado la Segunda República y Alfonso XIII estaba en el exilio. El nuevo gobierno promovió una política de reducción del gasto público, suspendió el programa naval y dio alas a los intereses británicos, de modo que los partidarios de contratar construcciones navales con tecnología alemana habían caído en desgracia.

## 5.8 UNIÓN NAVAL DE LEVANTE

### 5.8.1 TALLERES GÓMEZ

Unión Naval de Levante forma parte indisoluble de la historia de Compañía Trasmediterránea. Por espacio de casi seis décadas, de sus gradas salieron la mayor parte de los buques que han formado parte

---

<sup>63</sup> El desarrollo de la Primera Guerra Mundial había evidenciado el porvenir del arma submarina. En 1922, dirigidos por Wilhem Canaris, llegaron a España agentes alemanes con la doble misión de gestionar contactos con compañías españolas para eludir las restricciones del Tratado de Versalles y preparar una red de espionaje. Los planes alemanes encontraron eco principal en la industria naval y Echevarrieta fue eje central en su desarrollo, en su mayor parte confidenciales, lo que le llevaría a relacionarse con las más altas instancias del gobierno alemán.

de su flota, además otros muchos para compañías navieras nacionales y extranjeras, acreditando así su calidad y competencia.

Ha sido el astillero más importante del Mediterráneo español, respaldado por la factoría Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona, dedicada a reparaciones navales y la proximidad de las fábricas de motores de La Maquinista Terrestre y Marítima y la Empresa Nacional Elcano, luego AESA, en Manises (Valencia).

Los antecedentes del astillero valenciano se remontan a 1878, año en el que Manuel Gómez Jiménez, sobrestante en las obras del puerto de Tarragona, que había sido agraciado con 15.000 pesetas de la lotería nacional, invirtió la mayor parte de su premio en unos talleres de fundición y reparación de maquinaria para la prestación de servicios a la Compañía Valenciana de Navegación, dirigida por Juan José Sister.<sup>64</sup>

Comenzó, entonces, una exitosa producción de máquinas auxiliares y calderas para pesqueros, la mayoría construidos en el norte de España y reparaciones importantes de buques, entre ellos el trasatlántico *Catalina*, de la flota de Pinillos Izquierdo, tras su varada en la playa de Pinedo y el vapor *Cecilia*, de la Casa Serra, de Bilbao, además de la flota de la mencionada Compañía Valenciana de Navegación.

A finales de siglo, Manuel Gómez Jiménez constituyó la razón social *Hijos de Manuel María Gómez* y en marzo de 1906 se procedió al traslado de los talleres a la playa de poniente del puerto de Valencia, en virtud de la concesión de unos terrenos de 15.700 m<sup>2</sup>. Este cambio propició el comienzo de una nueva etapa en la construcción naval a partir del momento en el que la industria era conocida como Talleres Gómez y en su grada tomaron forma los remolcadores *Manuel María* y *Montserrat* y los pequeños vapores *Júcar* y *Sueca*.

En 1912 Ricardo Gómez Cano asumió la dirección de la empresa y abrigó la idea de construir un astillero moderno que fuera referencia en la región. Razón por la cual estableció contacto con el ingeniero Justo Gonzalo Garrido, que redactó un proyecto en octubre de 1913 solicitando la concesión de una franja de terreno entre el malecón del Turia y el muelle de Poniente, inmediato a sus talleres. Casi dos años después se presentó el proyecto definitivo, iniciándose así el expediente administrativo de la futura factoría.<sup>65</sup>

En el proyecto no se concretaba el emplazamiento del astillero, pues entonces se desconocían los planes de ampliación del puerto valenciano, aunque se señalaba como sitio más idóneo la playa de Caro, junto al muelle de poniente, donde sería construido posteriormente. Las autoridades comprendieron desde un principio la importancia de una industria de esta naturaleza, por lo que apoyaron el otorgamiento de la concesión, así como el Consejo de Obras Públicas, hasta el punto de que prescribió la necesidad de estudiar un emplazamiento definitivo, razón por la cual el ingeniero Justo Gonzalo Garrido redactó un nuevo proyecto en mayo de 1916 que sirvió de base para el otorgamiento, mediante real orden de 18 de diciembre del citado año, de unos terrenos de 58.350 m<sup>2</sup>.

La idea de Dómine de concentrar en una sola a varias compañías navieras para acometer un futuro más ambicioso, precisaba de un astillero capaz de atender las reparaciones navales necesarias y la renovación de la flota. Las relaciones existentes entonces con Ricardo Gómez Cano facilitaron el propósito cuando

---

<sup>64</sup> Los talleres se instalaron en El Grao de Valencia. Disponía de secciones de tornos, ajustes, calderería en hierro y cobre, forja, fundición y carpinteros modelistas.

<sup>65</sup> Real orden de 8 de septiembre de 1915.

éste le presentó en mayo de 1916 el proyecto definitivo del astillero, apenas seis meses antes de la constitución de Trasmediterránea.

En enero de 1917, el promotor del astillero solicitó el replanteo de las obras y el deslinde de los terrenos concedidos, lo que se autorizó el 27 de febrero siguiente, levantándose el acta que fue aprobada el 30 de marzo por la Dirección General de Obras Públicas. La concesión incluía también el aprovechamiento de las canteras y el ferrocarril del Puig, previa conformidad del entonces usufructuario.

El momento decisivo llegó cuando, tras la incorporación de Talleres Gómez, Dómine firmó el 31 de marzo de 1917, en nombre de la recién creada Compañía Trasmediterránea, la escritura de adquisición de la concesión administrativa para la construcción del astillero.<sup>66</sup> Mediante acuerdos con otros propietarios se consiguió el desalojo de diversas instalaciones y edificios colindantes, entre ellos el balneario de La Florida y la refinería de petróleos de Desmarais Hermanos.

El curso de la guerra ralentizó las obras en el transcurso de 1918, aunque entonces se trabajaba en la explanación general y desviación y defensa del malecón del Turia, seguido de la cimentación y construcción del muro de cerramiento y ganando al mar 16.568 m<sup>2</sup>. Los trabajos terminaron en 1919, completándose con el tendido de las vías férreas y la red de cañerías, quedando el terreno preparado para el comienzo de las gradas y antegradas y la construcción de los primeros edificios.<sup>67</sup>

Hubo que contentarse con lo conseguido en España, pues el curso de la guerra europea dificultó la adquisición de equipos y herramientas en el extranjero, principalmente en Inglaterra y no fue hasta finales de 1918 cuando se consiguió contratar las máquinas para la dotación de los talleres, aunque condicionado a los sucesivos retrasos por las huelgas en origen. Pese a ello, en 1919 ya se encontraba en Valencia o en camino una parte importante del utillaje contratado y un año después estaban prácticamente terminadas las obras.

Las gradas habían sido proyectadas por la firma Sages y Werner y estaban formadas por vigas flotantes sobre arena contenida en un recinto estanco. La ejecución de las obras fue dirigida por los ingenieros Justo Gonzalo Garrido y José Rodríguez Carracido. En 1919 se incorporaron al equipo los ingenieros Estanislao Tintoré y Salvador Canals Álvarez –dos figuras estrechamente relacionadas con la etapa fundacional de Compañía Trasmediterránea– y en 1920 los ingenieros Luis Dicenta y los ingleses señores Beaty y Scott, especialistas en construcción de maquinaria y cascos, siendo éste último una reconocida personalidad de la época.

La inmediata posguerra se caracterizó por una aguda crisis que repercutió sensiblemente en el mundo del transporte y un fuerte impacto en la Marina mercante española, razón por la cual Compañía Trasmediterránea tuvo que reducir sus inversiones en el astillero, limitándose a lo estrictamente indispensable, caso de adquisición de maquinaria y trabajos de conservación.

En este escenario se produjo el contacto del representante en España de las firmas italianas Gio Ansaldo y Cía. y Ansaldo San Giorgio, ante el interés de ambas entidades para extender su actividad industrial en nuestro país. Razón por la cual en diciembre de 1919 se firmó un acuerdo privado para la creación de la sociedad Ansaldo Trasmediterránea, con un capital social de 40 millones de pesetas y el objeto de

---

<sup>66</sup> Protocolo otorgado ante el notario Pascual Soriano Roca, del Ilustre Colegio de Valencia. El 4 de abril de 1917 se inició el expediente de aprobación de la transferencia, siendo resuelto favorablemente mediante real orden de 17 de noviembre siguiente.

<sup>67</sup> Primero se construyó el pabellón de socorro en el que se instalaron las oficinas provisionales y después las oficinas y almacenes, sala de gálibos, talleres de máquinas y montaje, taller de fundición de hierro y bronce, electricidad, calderería de cobre, herreros de ribera y forja, carpintería de gradas y botes, duchas, baños y capilla. Las estructuras metálicas de los talleres y otras dependencias, así como las grúas para el servicio de las gradas fueron adjudicadas, mediante concurso, a la sociedad española Material para Ferrocarriles y Construcciones, de Barcelona.

la explotación de los Astilleros y Talleres Gómez, de Valencia, y Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona. Sin embargo, aunque estaba previsto que el acuerdo se elevara a escritura pública en enero de 1920, éste no llegó a producirse.

Tanto Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona como Talleres Gómez de Valencia habían experimentado una importante revalorización en tan sólo cinco años, motivada por la adquisición de maquinaria nueva. El valor de ambas industrias, que en 1917 era de 3.413.061,22 pesetas, alcanzó la suma de 8.798.824,99 pesetas en 1921.<sup>68</sup>

Estas empresas atravesaban entonces una crisis derivada de las dificultades que afectaban a las tres grandes industrias de la época –metalúrgica, naviera y pesquera–, principales clientes de los talleres, y sus ingresos solamente permitían cubrir los gastos de mantenimiento y personal. Para paliar en parte estos problemas se hicieron gestiones ante la Compañía de Ferrocarriles de Valencia y Aragón, consiguiendo que los Talleres Gómez se ocupasen de la reparación de las locomotoras.<sup>69</sup>

Al objeto de cubrir los cuantiosos gastos que suponía poner en marcha la sociedad –tanto en lo que se refería a la capacidad de trabajo de los astilleros y talleres de Valencia, como a la actualización del utillaje y armamento de las factorías de Barcelona y Tarragona– se acordó emitir obligaciones que tomó el Banco de Cataluña y que supuso un ingreso de 9.100.000 pesetas netas.

### 5.8.2 UNIÓN NAVAL DE LEVANTE

En 1923 el consejo de administración de Compañía Trasmediterránea propuso como fórmula más viable para la puesta en marcha del astillero valenciano la creación de una sociedad anónima, con el capital y la aportación tecnológica nacional o extranjera que se estimase oportuno. En las semanas siguientes se avanzó en la idea, dando como resultado la constitución de Unión Naval de Levante, S.A., el 11 de abril de 1924, ante el notario Antonio Sasot y Mejía, del Ilustre Colegio de Barcelona, quien en noviembre de 1916 también había escriturado la constitución de Trasmediterránea.

Tres grupos concurren en la fundación de la nueva sociedad, siendo sus representantes José Juan Dómine, en nombre de Trasmediterránea; Alfredo de Bac-Flotrou, de nacionalidad suiza, como mandatario de la firma alemana Fried Krupp Germaniawerft Artengesellschaft A.G., con sede en Kiel (Alemania) y José Bonet Amigó, en nombre de Astilleros de Tarragona, S.A. Se fijó el capital social de 30 millones de pesetas, representado por 30.000 acciones de mil pesetas de valor nominal cada una, distribuidas en una serie de 12.750 acciones ordinarias y otra de 17.250 acciones preferentes. Del capital social se habían desembolsado 26.500.000 pesetas, quedando en cartera, por tanto, 3.500.000 pesetas. Estaba completamente desembolsado el valor de las acciones ordinarias y el número de acciones desembolsadas de las preferentes era de 13.750, quedando en cartera los 3.500 restantes.

Compañía Trasmediterránea aportó los Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona, los Talleres Gómez y el astillero de Valencia, con todas sus construcciones y utillajes, correspondiéndole 17.000 acciones. Astilleros de Tarragona hizo lo propio con terrenos, varadero y dique flotante, a cambio de 3.500 acciones y la firma alemana Fried Krupp aportó un millón de pesetas en efectivo y su cooperación técnica, correspondiéndole 5.000 acciones. El resto quedó igualmente en cartera.

---

<sup>68</sup> JANINI, Álvaro (1949), librero editor. *XXV aniversario de Unión Naval de Levante (1924-1949)*, p. 32, Publicación conmemorativa del astillero, Valencia.

<sup>69</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1921), *Memoria*, pp. 18-19.



Dómine presidió el primer Consejo de Administración, compuesto por 13 miembros<sup>70</sup> y se reunió por primera vez el 2 de mayo de 1924 en Madrid. En la siguiente reunión, once días después, se acordó la emisión de 20.000 obligaciones al portador, de 800 pesetas cada una, al interés anual del 6% y amortizables en veinte anualidades.<sup>71</sup> Mientras se formalizaban estos trámites, el 22 de mayo se produjo un incendio de grandes proporciones en los Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona, que dejó la factoría reducida a escombros. Con la rapidez posible comenzó su reconstrucción, sustituyendo la maquinaria que había resultado dañada o destruida.

En 1924 se trabajaba activamente en la construcción de las gradas del astillero de Valencia. El 12 de junio de 1925, el príncipe de Asturias, Alfonso de Borbón, presidió la inauguración oficial, fecha en la que se puso la quilla del buque *Miguel Primo de Rivera*, construcción número 6 de la nueva factoría, mientras en el muelle de armamento tomaba forma una grúa flotante de 80 toneladas. Con este impulso se pretendía competir en el mercado de reparaciones navales y nuevas construcciones, a la vez que proporcionar a Trasmediterránea una base logística y de apoyo a su Flota. Para ello, se adquirió un gran dique flotante construido en 1921, de 4.200 toneladas de fuerza ascensional, 110 m de eslora y 28 m de manga.

En diciembre de 1927, el consejo de Unión Naval de Levante nombró director general al ingeniero Manuel Soto Redondo. En 1930 –año en el que se entregaron un dique flotante y una pontona para la base naval de Mahón– se designó a Manuel Cencillo de Pineda para el cargo de consejero-secretario general y, tras el fallecimiento de José Juan Dómine y un breve interinaje de Juan Barral Pastor, asumió la presidencia Ernesto Anastasio Pascual. En la dirección del astillero, desde 1924 hasta 1949, se sucedieron los ingenieros navales Nicolás Franco Bahamonde, Jesús Alfaro Fournier, Rafael de León y Palacios y su adjunto Vicente González Ravanals.

Los grupos que inicialmente habían participado en la fundación de Unión Naval de Levante se desprendieron de las acciones que les pertenecían y fueron adquiridas por Trasmediterránea, controlando de ese modo la mayoría del capital social, que en 1940 aumentó a 50 millones de pesetas, colocando una parte entre inversores privados.

Durante esta etapa, en el astillero valenciano fueron construidos siete buques mixtos de carga y pasaje por encargo de Compañía Trasmediterránea, nombrados *Miguel Primo de Rivera (Ciudad de Algeciras)*, entregado en enero de 1927; *Plus Ultra*, en mayo de 1928; *General Sanjurjo (Ciudad de Ceuta)*, en septiembre de 1928; *Infante D. Juan (Ciudad de Alicante)*, en junio de 1930; *Infante D. Gonzalo (Ciudad de Valencia)*, en marzo de 1931; *Ciudad de Ibiza*, en abril de 1933; y *Ciudad de Tarragona*, en agosto de 1933, respectivamente.

Hubo también obras de transformación importantes, caso de las acometidas en dos buques adquiridos a la Compañía Marítima del Nervión, a los que se les añadieron nuevas superestructuras y alojamientos, reparaciones de máquinas, calderas y ventilación de bodegas para el transporte frutero de Canarias. A finales de 1928 enarbolaron el gallardete de Trasmediterránea rebautizados con los nombres de *Isla de Gran Canaria* e *Isla de Tenerife*.

---

<sup>70</sup> Compañía Trasmediterránea estuvo representada por José Juan Dómine, el duque de Bivona, Ernesto Anastasio Pascual, Carlos Hernández Lázaro, Juan José Sister, Estanislao Tintoré Grau, Manuel García del Moral y Santiago Monti Segura; por Fried Krupp figuraban Eduardo Pujol Xicoy, Alfredo de Bac-Foltron y Max Yradt, y por Astilleros de Tarragona, Tomás Mallol Bosch y José Bonet Amigó.

<sup>71</sup> La nueva sociedad se acogió a los beneficios previstos en el real decreto de 30 de abril de dicho año, que rehabilitó la ley protectora de las industrias de interés nacional, solicitando la exención del impuesto de derechos reales y del timbre en los actos constitutivos de la sociedad.

## 5.9 COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA Y LA DEPENDENCIA TECNOLÓGICA DE INGLATERRA

El 31 de diciembre de 1907 vencía el contrato oficial firmado en 1888 entre el Estado y Trasatlántica sin que ninguna de las partes lo hubiera denunciado con antelación, por lo que sería prorrogado por dos años a tenor de lo previsto en el artículo 4º del pliego de condiciones. Sin embargo, el Gobierno, quiso darle un cambio de orientación a este tipo de contratos, por lo que promulgaría una real orden de 1 de enero de 1908, del Ministerio de Fomento, por el que consideraba la prórroga “por el tiempo que sea necesario y hasta que se habilite el nuevo servicio de comunicaciones marítimas”. Unos días después, el 24 de enero, el Gobierno presentó un proyecto de ley ante el Congreso para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas.

Hemos de remontarnos a 1906 cuando, promovido por la Liga Marítima, y mediante real decreto de 3 de febrero, el Gobierno presidido por Segismundo Moret creó una comisión para el estudio y determinación de las comunicaciones marítimas que conviniera fomentar al Estado. De esta comisión formarían parte, como vocales, el presidente de la Asociación General de Navieros Españoles, el presidente de la Asociación de Navieros de Bilbao y el presidente de la Asociación de Navieros de Barcelona. Como era previsible, Trasatlántica tendría también su representación, a través de Enrique Satrustegui, quien, durante el largo trámite parlamentario, evitó pronunciarse públicamente sobre el alcance de esta iniciativa que parecía hecha a la medida de la compañía naviera del marqués de Comillas. El 19 de julio de 1907 se produjo el dictamen definitivo, con el que se daría vía libre al trámite parlamentario de la futura Ley de Comunicaciones Marítimas.

El 26 de enero de 1908 el proyecto se presentó ante las Cortes, iniciándose una complicada discusión parlamentaria motivada por la circunstancia de que el texto respondía a una futura regulación privilegiada hecha de acuerdo con las presiones y los intereses de Trasatlántica. La tensión del debate parlamentario se trasladó a la calle y se produjeron manifestaciones ciudadanas a favor y en contra; la ley sería aprobada el 9 de junio de 1909, como explicamos en otro apartado con más detalle, para satisfacción del sector marítimo nacional y, muy especialmente, por las razones comentadas, para la naviera del marqués de Comillas.

Sostiene Díaz Cano que la ley trataba de compaginar los intereses cruzados de astilleros, armadores y siderúrgicos, aunque solo conseguiría satisfacer los de estos últimos en detrimento de los otros, “creando un nudo gordiano en el sector naval español que favorecerá el desarrollo artificial de los astilleros e imposibilitará el desarrollo de la flota mercante nacional. En la práctica, la ley nunca llegaría a funcionar adecuadamente. Los retrasos en el pago de las primas por parte de los distintos gobiernos fueron norma habitual y la ley tampoco sirvió para fomentar la presencia de la flota nacional en el comercio patrio”.<sup>72</sup>

Dimanante de la promulgación de la nueva ley, mediante real decreto de 14 de octubre de 1909 sería regulado el concurso de comunicaciones marítimas, cuyas condiciones parecían escritas al dictado de Compañía Trasatlántica. Pese a lo cual la naviera no dudará en calificar las condiciones del concurso de pobres y acabaría aceptándolo acogiéndose a lo que deparase “la Divina Providencia”. Obviamente, con un traje hecho a medida, Trasatlántica fue la única empresa que se presentó al concurso y, por tanto, sería la adjudicataria de la misma, lo que se materializaría mediante real orden de 20 de abril de 1909. El inicio de los servicios se fijaría para el primero de junio siguiente, por un periodo de veinte años.

Lo cierto es que cuando Trasatlántica manifestaba en aquel año encomendarse a “la Divina Providencia”, las relaciones entre el Gobierno y la naviera no pasaban por buen momento, debido a una

---

<sup>72</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 87.

serie de reclamaciones que ésta tenía en curso y que no habían sido atendidas por la Administración. Se refiere a la subvención pendiente de abono del año 1900 por importe de 2.120.391 pesetas<sup>73</sup>, a las indemnizaciones por los buques perdidos con motivo de la guerra de Cuba, por importe de 1.818.555 pesetas y otras pendientes de clasificación por importe de 835.105 pesetas. Pese a estas circunstancias y lo que ello implicaba en la tesorería de la compañía, a consecuencia directa de la ley de Comunicaciones Marítimas, el 1 de junio de 1910 Trasatlántica firmó un nuevo contrato para la línea de Filipinas.

La adjudicación obligaba a renovar parte de la flota, por lo que Trasatlántica tuvo que realizar dos operaciones financieras complementarias. La primera, para adecuar su capital social a la realidad contable, por lo que reducía su capital social de 50 millones de pesetas a 14.952.000 pesetas<sup>74</sup>; y la segunda consistiría en la emisión de 29.900 obligaciones de 500 pesetas cada una al 4% y un plazo de treinta años. Ambas operaciones permitirían la adquisición en 1910 de tres buques de segunda mano: *Fernando Poo*, *C. de Eizaguirre* y *Legazpi*.

La conocida como Semana Trágica de Barcelona, ocurrida entre el 26 de julio y el 2 de agosto de 1909 en la Ciudad Condal y en otras poblaciones de Cataluña, estuvo desencadenada por el decreto del gobierno de Antonio Maura para enviar reservistas catalanes, en su mayoría padres de familia de las clases obreras, en un momento muy inestable para repeler los ataques de los rifeños a las posesiones coloniales en el norte de África, irritó a la ciudadanía catalana en particular, y española en general, harta de una aventura colonial que solo beneficiaba a determinado empresariado patrio, en el que encontraban acomodo los intereses del marqués de Comillas.

Cuando las protestas ciudadanas parecían disolverse, tras una dura represión a manos del general Weyler, llegaron las noticias del descalabro del Ejército español en el barranco del Lobo, en el que murieron unos 150 soldados y resultaron heridos más de seiscientos. La respuesta ciudadana se desbocó y el Ejército salió a la calle empleándose a fondo para tratar de sofocar las protestas. El Gobierno encontró un culpable en la figura de Francisco Ferrer Guardia, quien después de un juicio sin las garantías procesales mínimas sería condenado a muerte. La sucesión de los acontecimientos permitiría a Claudio López poner de nuevo su flota a disposición del Gobierno para el traslado de tropas a suelo africano, transportando según estimaciones a unos 40.000 hombres y siete mil cabezas de ganado desde Barcelona, Valencia, Málaga, Algeciras y Cádiz a suelo marroquí, así como algo más de un millar de soldados a Barcelona para sofocar los desórdenes. Como quiera que el esfuerzo necesario sobrepasara las posibilidades de la flota propia de Trasatlántica, la compañía fletaría algunos buques adicionales para garantizar el traslado de las fuerzas y sus equipos.

En 1911 Trasatlántica tenía una flota de 23 buques con la que atendía seis líneas –cuatro atlánticas, una a Filipinas y una a Guinea española– y aprovechando el viento favorable de la ley de Comunicaciones Marítimas y la creciente competencia en la línea de Argentina, en 1912 inició una renovación parcial con la construcción en astilleros británicos de dos trasatlánticos, ante la imposibilidad que entonces tenía la Sociedad Española de Construcción Naval, colapsada en aquel momento con los buques de la ley Ferrándiz.

Para hacer frente a estas nuevas adquisiciones –que serían clasificados por el Ministerio de Marina como cruceros auxiliares en caso de guerra–, en 1913 Trasatlántica haría una recapitalización tanto propia como ajena con el acuerdo de un incremento de capital y la emisión de nuevas obligaciones. El 23 de abril del citado año, la junta de gobierno eleva a público un incremento de capital por importe de

<sup>73</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA, *Memoria* 1910 (esta subvención sería abonada en 1913).

<sup>74</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA, *Memoria* 1908.

27.640.000 pesetas con la puesta en circulación de 21.000 acciones ordinarias de 840 pesetas cada una y 20.000 acciones preferentes de 500 pesetas cada una. Asimismo, el 26 de julio siguiente, la junta de gobierno acuerda otras diez mil obligaciones de 500 pesetas de la serie A al 5% anual, de las que solo 6.500 entran en circulación.<sup>75</sup>

En esta operación se traslucía, asimismo, la ineficiencia competitiva del astillero de Matagorda frente a la industria naval británica, lo que vendría a fomentar el discurso proteccionista defendido por Trasatlántica. De modo que en 1914, cuando los trasatlánticos *Reina Victoria Eugenia* e *Infanta Isabel de Borbón* llevaban varios meses en servicio y acreditaban la excelencia de su diseño y la calidad de su construcción, el marqués de Comillas vendería el astillero de Matagorda a la Sociedad Española de Construcción Naval. Hasta entonces había vivido una atonía vital de subsistencia gracias a una serie de pequeñas construcciones, la mayoría por encargo de Trasatlántica.

### 5.9.1 LA FLOTA DE TRASATLÁNTICA 1900-1913

Por razones de índole política y a instancias del Gobierno y para incluirlo en la reserva naval española, Trasatlántica adquirió en 1900 el buque *Meteoro*, que había sido utilizado como crucero auxiliar en la guerra de 1898 y fue renombrado *Alfonso XII*: un barco muy caro en cuanto a costes de explotación, pues consumía a razón de 125 toneladas de carbón por singladura.<sup>76</sup> En noviembre de este año se perdió el buque *San Agustín* en el estrecho de Magallanes cuando salía de Punta Arenas en el primer viaje de la nueva línea del Pacífico. Para la línea de Filipinas adquirió el buque *Antonio López* (4º) y en junio de 1900, el trasatlántico *Montserrat* restableció la línea de Barcelona a Nueva York y La Habana, manteniendo su presencia regular en dicho servicio.

En julio de 1901 se perdió el buque *Méjico*, en las proximidades de Viana do Castelo (Portugal); barco éste, en el decir de González Echegaray, “de una historia copiosa y curiosísima, perejil de todas las salsas”<sup>77</sup>, en viaje de Buenos Aires a Bilbao y se vendió para desguace el buque *Habana*.

En 1902 Trasatlántica compró al Norddeutscher Lloyd el buque *H.H. Meier*, que fue abanderado en España con el nuevo nombre de *Manuel Calvo*<sup>78</sup>, siendo reacondicionado para atender la línea Génova-Barcelona-Cádiz-Nueva York-Habana-Vera Cruz. En abril del citado año, el vapor *León XIII* inició la línea Barcelona-Buenos Aires, en la que habría de permanecer hasta la incorporación de los flamantes trasatlánticos construidos en Inglaterra en la década siguiente. Para la línea de Filipinas, en 1904 Trasatlántica compró en Inglaterra el buque *Wetsmount*, que fue abanderado y rebautizado *C. López* y *López*. Un año después causaron baja para desguace los buques *Ciudad Condal* y *Fernando Poo*.

En 1908 se procedió a realizar trabajos de gran carena en los buques *Alfonso XIII* (1º) y *Reina María Cristina* y en junio de ese mismo año se perdió el buque *Larache*, en viaje de Cádiz a Bilbao con pasaje procedente de la línea de Argentina, tocó fondo en un bajo a seis millas de Muros y perecieron más de cien personas entre pasajeros y tripulantes.

En 1909 se hizo pública la noticia de un nuevo plan de flota que incluía dos grandes “liners” para la línea de Argentina, que serían construidos en Inglaterra; otros dos buques para la línea de México, Cuba y EE.UU., así como dos buques de menor porte para la línea de Filipinas y dos más para la línea de Guinea Ecuatorial, todos ellos de factura nacional. En ese mismo año cesó en el servicio trasatlántico el

---

<sup>75</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 90

<sup>76</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 233.

<sup>77</sup> *Ibidem*, p. 233.

<sup>78</sup> Manuel Calvo (Portugalete, 1816 - Cádiz, 1904) fue propietario del ingenio azucarero “Portugalete”, uno de los más importantes de su tiempo y desempeñó la vicepresidencia de Compañía Trasatlántica. Junto a Antonio López y el llamado “grupo catalán”, participó en 1876 en la creación del Banco Hispano Colonial.

buque *San Ignacio de Loyola*, siendo fondeado en el puerto de Barcelona donde cumpliría con el humilde oficio de pontón carbonero, en el que habría de permanecer algo más de dos décadas.

De manera apresurada, Trasatlántica compró en el mercado de segunda mano los buques *Fernando Poo* (2º), *Legazpi* y *C. de Eizaguirre*. El primero, inicialmente, estaba destinado a la línea de Guinea, mientras que los dos restantes, que eran unidades de tamaño medio, pasarían a la línea de Filipinas. Sin embargo, la pérdida del vapor *Isla de Luzón*, acaecida el 25 de febrero de 1910 cuando se incendió en aguas de Messina (Italia), motivó la decisión de sustituirlo por el buque *Fernando Poo*, en un momento en el que la citada línea se encontraba en situación precaria.

## 5. 10 LOS BUQUES *REINA VICTORIA EUGENIA* E *INFANTA ISABEL DE BORBÓN*

El proyecto de los trasatlánticos *Reina Victoria Eugenia* e *Infanta Isabel de Borbón* es el resultado de la ley de Comunicaciones Marítimas de 1909, que establecía, como hemos visto, un amplio cuadro de servicios regulares oficiales y se convirtió en la base de la política naval española hasta finales de la década de los años cincuenta del siglo XX.

Anunciado el concurso correspondiente y resuelto el 24 de abril de 1910 a favor de Compañía Trasatlántica, entró en vigor a partir del 1 de julio siguiente, por un período de diez años. El esfuerzo financiero al que tuvo que hacer frente la naviera del marqués de Comillas fue muy considerable y en un primer paso para cumplir con las exigencias del contrato emitió 30.000 obligaciones.

El gran reto se presentaba en la línea de América del Sur, en la que existía una fuerte competencia entre las principales navieras europeas, por lo que era necesario disponer de barcos de primera fila. Razón por la cual, Trasatlántica acudió de nuevo a la industria naval británica, en el que sería su último gran contrato en aquel país, para dos buques similares con una capacidad para 1.590 pasajeros y una velocidad sostenida de 18 nudos. Y decimos similares porque ante la necesidad de disponer simultáneamente de ambos buques, los contratos fueron adjudicados a las firmas W. Denny Brothers, en Dumbarton –su proveedor preferido– y Swan Hunter & Wigham Richardson, en Newcastle.

El primero de ellos recibió el nombre *Reina Victoria Eugenia* y el segundo, *Infanta Isabel de Borbón*, afirmando así la tradición monárquica de los propietarios de Trasatlántica, lo cual habría de tener consecuencias en el futuro. Su inmediata competidora, Pinillos Izquierdo y Cía., también había acudido a la industria naval británica para la construcción de dos trasatlánticos imponentes en su época, llamados *Príncipe de Asturias* e *Infanta Isabel*, que era la misma infanta a la que estaba dedicado al nuevo barco de Compañía Trasatlántica. Sólo que en el caso de la naviera gaditana este fue el único caso en el que dos de sus barcos llevaron nombres de miembros de la Casa Real española.

El contrato del buque *Reina Victoria Eugenia* fue firmado el 4 de septiembre de 1911. La construcción número 884 del astillero W. Denny resbaló por la grada el 28 de septiembre del año siguiente con el ceremonial acostumbrado y el 18 de febrero de 1913 realizó las pruebas oficiales de mar, con una duración de ocho horas en las que, con un desplazamiento de 10.456 toneladas, alcanzó una velocidad máxima de 17,8 nudos. El 15 de marzo del citado año fue oficialmente entregado a la Compañía Trasatlántica Española y al día siguiente zarpó de Newcastle en viaje a España, bajo el mando del capitán José Castellá.

El coste final del citado buque ascendió a 228.484 libras esterlinas, 5 chelines y 6 peniques, correspondiendo al casco 182.444 libras esterlinas, 15 chelines y 6 peniques.<sup>79</sup> A proa y popa, en ambos costados, se montaron los afustes para cuatro cañones de tiro rápido de 101 mm, ya que en caso de

<sup>79</sup> *The Denny List*, part III, National Maritime Museum, Greenwich.

conflicto bélico pasaría a formar parte de la Armada española equiparado como crucero auxiliar, lo mismo que el buque *Infanta Isabel de Borbón*.

El contrato de la construcción número 969 resultó lesivo para los intereses de las sociedades Denny & Co. y W. Denny & Bros, pues registraron unas pérdidas de 4.899 y 12.800 libras, respectivamente. La entrega del buque sufrió un retraso debido a la falta de decisión en cuanto al aumento de capacidad de las calderas y la meteorología adversa en la región donde se ubicaba el astillero, así como otras seis semanas motivado por una huelga de los obreros del carbón.

Observamos la distribución del pasaje, en la que existían varias categorías en la más selecta: 204 en clase especial, 46 en primera clase especial alternativa, 100 en primera clase, 82 en segunda y 1.644 emigrantes repartidos en sollados. La tripulación la formaban 42 oficiales, 102 tripulantes de hotel y subchefes y 99 marineros. En total, 243 hombres, de capitán a paje.

El equipo propulsor estaba formado por un sistema turbo-alternativo, compuesto por dos turbinas de baja presión acopladas a los ejes exteriores y dos máquinas de cuádruple expansión acopladas a los ejes interiores, tomando vapor de siete calderas. Desarrollaba una potencia de 12.000 caballos y mantenía una velocidad de 18 nudos. Las carboneras tenían una capacidad para 2.106 toneladas y un consumo por singladura de 140 toneladas.

El precio final del buque *Infanta Isabel de Borbón* fue de 225.000 libras esterlinas. El astillero apenas alcanzó un beneficio de 1.090 libras. En el contrato se fijó una penalización de 100 libras por día de retraso a partir del 31 de diciembre de 1912 y un premio de 250 libras por semana de anticipación sobre la referida fecha. Durante la construcción se decidió aumentar ligeramente la potencia de las calderas, así como el diámetro de los cilindros de las máquinas, además de un aumento del tamaño de la chimenea.

Las dimensiones principales eran las mismas que las descritas en el buque *Reina Victoria Eugenia*, aunque en los tonelajes había algunas variaciones, como se puede apreciar en las tablas 5.7 y 5.8. La capacidad de pasaje era idéntica, lo mismo que la tripulación, así como la cubicación de bodegas.

El sistema propulsor era diferente y estaba formado por un sistema combinado de turbina de baja presión acoplada al eje central y una hélice de tres palas y dos máquinas alternativas a cada eje lateral y hélices de cuatro palas. Tomaba vapor de siete calderas y desarrollaba una potencia de 12.000 caballos y mantenía una velocidad de 18 nudos. La capacidad de carboneras también era algo menor, de 2.055 toneladas y el consumo de 135,5 toneladas por singladura, lo que suponía un ahorro de 4,5 toneladas cada 24 horas, lo cual constituía un factor importante en los costes de explotación.

Ambos buques cumplían con las leyes de emigración españolas e italianas y tenían puntos de refuerzo para la instalación de armamento pesado, caso de su utilización como unidades auxiliares de la Armada. Disponían de dos bodegas a proa y dos a popa de la superestructura y cuatro escotillas, con una capacidad de carga de 268.050 pies cúbicos.

En cuanto a los medios de salvamento estaban compuestos por 12 botes salvavidas de 26 pies de eslora, dos cutres de 26 pies, nueve botes de 28 pies, cinco equipos salvavidas sistema Englehardt de 26 pies, nueve botes sistema Berthon de 28 pies y un bote salvavidas propulsado por máquina de vapor.

La estampa marinera de ambos buques era muy elegante y airosa, enmarcada en un casco de proa recta y popa de espejo, dos mástiles y una chimenea en leve caída. La línea de flotación tenía seis pulgadas de grosor. Las cubiertas eran de madera de teka excepto la de emigrantes, que tenía 3,5 pulgadas de grosor. La decoración, amueblado y equipamiento de los departamentos de primera y segunda clase habían sido realizados por la firma londinense Waring & Gillow Ltd.

González Echegaray entiende la construcción de ambos buques como “la última operación buena y apropiada a su rango naval, que hizo la Trasatlántica en su vida, porque en el camino de las renunciaciones, de las vicisitudes políticas, de los compromisos patrióticos y de la inevitable senectud, su declive, desde entonces, se produce de forma inexorable”.<sup>80</sup>

En el momento de su entrega, alcanzaron la más alta clasificación del Lloyd’s Register (+100A1). Cada buque estaba dividido en seis cubiertas, dos de ellas destinadas para el uso público del pasaje. El casco tenía un doble fondo celular en toda su eslora, dividido en doce compartimentos estancos provistos de puertas automáticas sistema Stone-Lloyd, que podían ser accionadas de inmediato en su conjunto o individualmente por el oficial de guardia, caso de situación de peligro.

La noticia de la incorporación de los dos nuevos trasatlánticos generó grandes expectativas. Desde hacía meses, la prensa nacional en general y la catalana y gaditana en particular, así como las revistas especializadas animaron el ambiente. “En los primeros meses del año próximo, la Compañía Trasatlántica enriquecerá su flota con dos nuevos vapores, elegantes y rapidísimos, destinados a prestar servicio en la línea del Plata (...)”.<sup>81</sup>

Con la potencia motriz instalada y el diseño de los cascos, la distancia entre los puertos de Cádiz y Montevideo podía realizarse, con escala intermedia en Santa Cruz de Tenerife, en trece días de viaje. Tal duración acortaba la duración del viaje que hasta entonces cubrían los buques *León XIII* y *P. de Satrústegui*, adscritos a la línea Barcelona-Buenos Aires, mientras que la línea del norte de España a las Antillas y Nueva York estaba a cargo de los buques *Alfonso XII*, *Alfonso XIII* y *Reina Cristina*, lo cuales, “a pesar de ser barcos antiguos y de tamaño relativamente pequeño, comparados con los extranjeros del mismo servicio, a fuerza de reparaciones y del esmero de sus tripulaciones, podían competir dignamente con ellos en cuanto a comodidades para el pasaje. Pero el nuevo material, en el que no se ha omitido gasto ni derroche, llega ya al summum bajo este punto de vista”.<sup>82</sup>

Tabla 5.7 Características del buque *Reina Victoria Eugenia*

Registro bruto	10.137 t
Registro neto	5.564 t
Peso muerto	6.755 t
Desplazamiento	15.400 t
Eslora total	152,50 m
Eslora e.p.p.	146,53 m
Manga	18,60 m
Puntal	9,90 m
Calado	8,10 m

Fuente: Lista Oficial de Buques de España 1914

Durante 1913, la revista *Vida Marítima* mantuvo una información continuada sobre los nuevos buques de Trasatlántica. Aún a costa de repeticiones e imprecisiones, resulta interesante el contenido de algunos de ellos, pues de su lectura obtendremos un mejor conocimiento de la suntuosidad de sus instalaciones y el impacto que causaron en su momento en la opinión pública. En su momento pensamos en incluir

<sup>80</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1966). *La Marina cántabra. Desde el vapor*. Tomo III, p. 235, Santander.

<sup>81</sup> *Vida Marítima*, 12 de octubre de 1912.

<sup>82</sup> *Vida Marítima*, 10 de marzo de 1913.

una selección de los artículos publicados entonces, pero como quiera que están fácilmente accesibles a través de internet, hemos preferido prescindir de ese interés.

*Tabla 5.8 Características del buque Infanta Isabel de Borbón*

Registro bruto	10.348 t
Registro neto	5.739 t
Peso muerto	7.202 t
Desplazamiento	15.400 t
Eslora total	152,50 m
Eslora e.p.p.	146,53 m
Manga	18,60 m
Puntal	9,90 m
Calado	8,10 m

Fuente: Lista Oficial de Buques de España 1914



**CAPÍTULO VI LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y SUS  
CONSECUENCIAS. IMPULSO A LA  
CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA**



## 6.1 LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL (1914-1918)

La contienda europea se convirtió en una “edad dorada” para los navieros españoles, pues junto a los escandinavos y los griegos controlaron mayoritariamente los tráficos internacionales, obteniendo grandes beneficios por el espectacular aumento del precio de los fletes, que compensaron con creces el incremento de los costes –salarios, combustible y seguros- y la pérdida de tonelaje por acciones bélicas, accidentes u otros motivos.<sup>1</sup>

El aumento de la demanda de buques de transporte y la contracción de la oferta abrió las puertas a los armadores de pabellón neutral, cuyos barcos trabajaron sin descanso durante los años de la contienda, alcanzando tasas de rentabilidad que superaron el cien por cien. En el caso español, algunas compañías, como Ybarra y Cía., Marítima del Nervión o Sota & Aznar, aprovecharon la ausencia de competidores británicos y alemanes para establecer líneas regulares de navegación con algunos puertos americanos, que se prolongarían por espacio de varios años.<sup>2</sup> Como referencia, sólo en el primer año de la contienda, Pinillos navegó más de medio millón de millas en tan sólo 42 viajes<sup>3</sup>.

El despliegue de los submarinos alemanes durante la guerra provocó una grave crisis en los mercados internacionales, lo que se tradujo en un aumento del precio de las importaciones y sobre todo de los fletes, lo cual obligó al Gobierno español a la publicación del real decreto de 7 de enero de 1916, por el que se prohibía la venta de buques a los armadores y gobiernos extranjeros.

La medida pretendía evitar el retraimiento de los navieros españoles que, asustados por la envergadura del conflicto, comenzaron a deshacerse de sus barcos, lo cual propiciaba el desmantelamiento de la Marina mercante española. Sin embargo, tal disposición no fue suficiente para devolver la confianza ni lograr una rebaja en los fletes, que era la causa determinante de la carestía de los artículos de primera necesidad y de las materias primas.

Razón por la cual, el Gobierno, después de examinar todas las soluciones posibles y consultar a las compañías navieras, decidió la creación de una comisión que se denominó Junta de Transportes Marítimos. Sería la responsable de regular la importación de los artículos básicos, así como establecer prioridades de obtención en los mercados exteriores; imposición de las condiciones económicas y subvenciones para determinados artículos –carbón, cereales...–, convirtiéndose en la única forma de abastecer el mercado nacional sin pérdidas para las empresas, ordenándose además la utilización de los buques mercantes con la excepción de las unidades de las compañías navieras subvencionadas que realizaban servicios regulares.

El hundimiento del buque *Luis Vives*<sup>4</sup>, ocurrido el 12 de septiembre de 1916, desató una cadena de protestas concentradas en el ultimátum lanzado por los medios navieros al Gobierno presidido por el conde de Romanones, en el sentido de que si sus barcos no eran protegidos, suspenderían todos los

---

<sup>1</sup> Como ejemplo de los beneficios obtenidos citemos el ejemplo de la naviera Sota & Aznar, que en 1914 había obtenido un beneficio de 2.550.800 pesetas y en 1918 se había disparado hasta alcanzar 35.119.900 pesetas, es decir, un incremento del 1.276%.

<sup>2</sup> VALDALISO, *ibídem*, p. 39.

<sup>3</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1990). *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*, p. 24, Santa Cruz de Tenerife, Naviera Pinillos.

<sup>4</sup> Este buque era propiedad de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, una de las navieras fundadoras de Compañía Trasmediterránea. Había zarpado el 31 de agosto de Valencia con un cargamento de cebollas y en Almería cargó más de quince mil barriles de uva con destino a Liverpool y el viaje de retorno lo haría con carbón. Detenido por el submarino UB-16 y ordenada su evacuación, la explosión de dos cargas de dinamita en las bodegas provocó su rápido hundimiento. A bordo de dos botes, los 42 tripulantes quedaron a la deriva 28 horas hasta su rescate por un buque noruego. La decisión de la naviera valenciana de paralizar las exportaciones del Levante alarmó a los agricultores. La amenaza de los navieros de suspender el tráfico cayó en saco roto cuando el conde de Romanones les advirtió de que entonces el Gobierno se incautaría de la flota mercante.

tráficos que enlazaban los puertos mediterráneos y cantábricos. En tan sólo cuatro meses de aquel año los submarinos alemanes hundieron 80.000 toneladas.<sup>5</sup> De modo paralelo, los pilotos y maquinistas de la Marina mercante consideraban que corrían riesgos que no estaban compensados, lo que originó una huelga general en la recién constituida Compañía Trasmediterránea, que obligó a la utilización de unidades de la Armada para garantizar los servicios entre la Península y los puertos del Protectorado.

Imitando el ejemplo de otros países de larga tradición naviera –caso de Gran Bretaña, Noruega o Dinamarca–, el Estado español quiso poner en práctica una política de fuerte intervencionismo en el mercado de transporte y de fiscalización de los beneficios extraordinarios, promovido mediante proyecto de ley por el ministro de Hacienda, Santiago Alba.<sup>6</sup> Los navieros, como el resto de los grupos empresariales del país, presionaron e impidieron lo segundo, aunque no pudieron evitar cumplir con las disposiciones intervencionistas que prohibían la venta de buques a súbditos extranjeros y la prestación de servicios a fletes reducidos.

Como ejemplo del momento por el que atravesaba el negocio naviero, durante el periodo bélico se crearon en España nada menos que 56 nuevas compañías, casi todas ellas con sede en Bilbao y Barcelona, siendo la mayoría de pequeñas dimensiones, unipersonales, familiares o de unión de intereses y capitales, entre las que destaca, por su tamaño e importancia Compañía Trasmediterránea.<sup>7</sup>

Acosados por las fuerzas navales aliadas, en las primeras semanas de la contienda buscaron refugio en distintos puertos españoles un importante número de buques alemanes y austro-húngaros, que permanecieron internados hasta el final de las hostilidades. Casi ninguno logró evadirse y hasta la firma del armisticio continuaron en aguas nacionales un total de 53 vapores, de los cuales 32 pertenecían a Alemania.

El Gobierno español gestionó ante su homónimo alemán la adjudicación de seis buques –*Eriphia, Javorina, Roma, Crefeld, Riga y Neuenfels*– como compensación a las pérdidas que la Marina Imperial había causado a la flota mercante.<sup>8</sup> Las protestas por la indiscriminación con la que actuaban los submarinos germanos no dieron resultados prácticos, quizás por el hecho de que cuando se hicieron, Alemania luchaba a la desesperada y ya no podía atenderlas.

Después de laboriosas gestiones se consiguió que Alemania accediera a la transferencia de los seis buques. Se trataba de barcos mercantes construidos a principios de siglo, por lo general en buen estado de conservación y de rendimiento útil para las necesidades del tráfico marítimo, cambiando sus nombres por el de *España*, seguidos de los numerales 1 al 6.

El 8 de agosto de 1918, el Consejo de Ministros acordó que el Estado se incautara de los barcos de los Imperios centrales refugiados en los puertos nacionales, como única contrapartida a las pérdidas sufridas. Pero cuando llegó el armisticio, los aliados, como vencedores, reclamaron la entrega de los barcos internados y España no tuvo más remedio que acceder a ello, a excepción de seis unidades que habían sido embargadas con anterioridad.

---

<sup>5</sup> LLORCA BAUS, Carlos. (1990). *La Compañía Trasatlántica en las campañas de ultramar*, p. 212, Madrid, Ministerio de Defensa.

<sup>6</sup> TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1998). *Ramón de la Sota (1857-1936)*, p. 231, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>7</sup> Entre ellas hemos de citar a Naviera Bermeo, Remolcadores Ibaizábal, Compañía Comercio y Navegación, G. Alvargonzález, Naviera Iturri, Marítima Vizcaína, Naviera Elcano, Naviera Mundaca, Compañía Comercial Trasatlántica, Barcelonesa de Navegación, Naviera Fierro, Naviera Española, Vasco Valenciana de Navegación y Naviera de Tenerife.

<sup>8</sup> GARCÍA DOMINGO, Enric (2005). *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*, p. 231, Real de Catorce Editores, Madrid.

Para la administración de los seis buques, mediante real orden de 15 de octubre de 1918 del Ministerio de Abastecimientos nació la Gerencia de Buques Incautados, con una dirección independiente del consejo de administración. Ambos, consejo y gerencia, pasaron a depender del Ministerio de Fomento mediante real orden de 20 de agosto de 1920.

A causa directa de la guerra, la Marina mercante española perdió 67 buques y 145.693 TRB, y pagó un elevado tributo en vidas humanas. Según datos del Lloyd's Register, el tonelaje de la flota española pasó de 898.823 TRB en 1914 a 750.611 TRB en 1919, lo que supone un descenso de 148.212 TRB. El tonelaje incorporado durante ese periodo ascendió a 63.769 TRB. Otros países tuvieron que soportar mayores pérdidas, siendo las más significativas: Gran Bretaña, 7.760.000 toneladas; Alemania, 4.900.000 toneladas; Noruega, 1.200.000 toneladas; Francia, 925.000 toneladas; Italia, 846.000 toneladas, y EE.UU., 395.000 toneladas.<sup>9</sup>

## 6.2 LA MARINA MERCANTE EN ESPAÑA (1920-1931)

En el periodo comprendido entre 1920 y 1923, la Marina mercante española alcanzó la cifra de casi 1,2 millones de toneladas. Durante algún tiempo se mantuvo la euforia y los armadores nacionales, lo mismo que los griegos, se lanzaron a la compra de barcos de segunda mano a precios elevados, una decisión que poco tiempo después se convertiría en un serio problema e incluso amenazaría su supervivencia, pues fueron incapaces de amortizar las inversiones realizadas.

Obviamente, este periodo estuvo muy influido por los efectos de la coyuntura de la posguerra en el transporte marítimo internacional, en general, y el nacional, en particular, dado que el crecimiento del tonelaje mercante mundial se había dotado de una sobrecapacidad para el resto de la década, mientras que la demanda siquiera alcanzaba los niveles de 1913.<sup>10</sup>

Una parte de la flota española se empleó en el cabotaje con suerte desigual y el resto se amarró, aunque no por mucho tiempo. Para su reactivación llegó la ayuda del Estado en forma de medidas claramente proteccionistas: primas a la navegación, existencia de un tráfico reservado, reducción de costes salariales, tipo de cambio favorable de la peseta respecto de la libra esterlina y bajos costes de operación de los buques de mayor edad, lo cual, explica Valdaliso, “como en épocas anteriores los navieros españoles intentaron paliar sus errores privados con ayuda del presupuesto público”.<sup>11</sup>

Entonces apareció en España un subsector que podríamos calificar de ‘operadores de bajo coste’ en el transporte marítimo, al estilo griego, que optimizó todo ese cúmulo de ventajas para mantenerse en el mercado internacional sin invertir en nuevos buques ni introducir cambios técnicos, como la reconversión del sistema de propulsión del vapor al motor diésel y, en consecuencia, del carbón al fueloil.

Otras navieras, sin embargo, que tenían reservas financieras suficientes y contaron con la ayuda de subvenciones concedidas por el Estado, optaron por la construcción de buques propulsados por motores diésel y supieron adaptarse a los nuevos tiempos, creando líneas regulares mixtas y consolidando mercados especializados. Así ocurrió en el transporte de frutas y petróleo, tanto en el cabotaje nacional como en algunos tráficos internacionales.

<sup>9</sup> Lloyd's Register of Shipping (1920), Londres.

<sup>10</sup> VALDALISO, Jesús (1997). *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, p. 39, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

<sup>11</sup> VALDALISO, Jesús (1991). *Los navieros vascos y la Marina Mercante en España 1860-1935*, p. 40, Universidad de Deusto, Bilbao.

Como reflejo de esta situación, los astilleros españoles entregaron en 1919 nada menos que 41 nuevos buques que sumaban 56.609 TRB, un récord que tardaría años en ser superado. En 1920 se entregaron 13 unidades (45.950 TRB) y en 1921 fueron 11 unidades (47.256 TRB), produciéndose, a partir de entonces, una fuerte caída de la producción.

En septiembre de 1923, con el general Primo de Rivera instalado en el poder, el Directorio trató de afrontar los problemas que aquejaban a la Marina mercante española. Para ello se promulgaron los decretos de 14 de noviembre de 1923 y 11 de febrero de 1924, seguido de otro de fecha 21 de agosto de 1925, que establecían nuevos estímulos para la construcción naval y la navegación, mediante la fijación de primas. Los navieros ejercieron una fuerte presión a través de la Liga Marítima Española, que en muchas ocasiones dejaba entrever la posición de la poderosa Asociación de Navieros de Bilbao.

En el sector marítimo, la crisis provocó una bajada de los fletes y una reducción de los servicios marítimos, siendo muchos los buques que fueron vendidos a otros armadores o desguzados. Los astilleros sufrieron considerables retrasos en sus entregas debido a la dependencia tecnológica y los suministros procedentes de países foráneos, caso de Gran Bretaña.

Lo cual explica que entre 1920 y 1922 se produjo un periodo de crecimiento y a partir de entonces una fase de estancamiento alejado de las vicisitudes del mercado internacional de fletes, que habrá de prolongarse hasta 1926. De modo que la Marina mercante española no se beneficiará de la reactivación posterior observada en el resto de las flotas europeas, cuando la crisis comenzó a remitir, lo cual permitirá apreciar cómo el naviero español centró su actividad básicamente en el limitado mercado nacional.<sup>12</sup>

La política naval desarrollada por el Directorio no consiguió alcanzar las metas primordiales que se proponía, que consistía en rejuvenecer e incrementar la flota mercante. Al contrario, el tonelaje decreció en 264.200 toneladas, al pasar de 1.282.400 TRB en 1925 a 1.018.200 TRB en 1929. Por lo que se refiere a la política arancelaria, entre 1926 y 1928 se incrementaron parcialmente algunas partidas, lo cual propició que España se convirtiera en uno de los países más proteccionistas del mundo, como así lo reconoció la Sociedad de Naciones.

De las excelencias de la flota mercante española en esta época figuran los ejemplos de las modernas unidades incorporadas por Compañía Trasmediterránea, Compañía Trasatlántica, Ybarra, Sota & Aznar, Pinillos, Compañía Marítima del Nervión y CAMPSA.<sup>13</sup> Es de advertir que el grueso había sido construido en los astilleros de la ría del Nervión, Valencia, Cádiz y Ferrol.

Tras la dimisión del general Primo de Rivera, el 30 de enero de 1930, el rey Alfonso XIII encargó la formación de un nuevo gobierno al general Dámaso Berenguer, al que relevaría el almirante Aznar hasta el advenimiento de la Segunda República. Los cambios políticos apenas tuvieron impacto en la débil situación del sector. En aquel año se creó el Instituto de Protección a la Marina Mercante, en un intento para interrelacionar la representación de los diversos grupos que la componían con la Administración, pero no tuvo éxito.

Al analizar las consecuencias de la crisis a escala mundial constatamos que, según las estadísticas de la Sociedad de Naciones<sup>14</sup>, el comercio marítimo registró en 1930, respecto al año anterior, un descenso

---

<sup>12</sup> DÍAZ CANO, Juan Antonio (2008). *Marina Mercante Española*, pp. 113-114, Real Liga Naval Española, Madrid.

<sup>13</sup> El Monopolio de Petróleos se creó con motivaciones de índole fiscal por real decreto ley de 28 de junio de 1927 del Ministerio de Hacienda –siendo titular de la cartera José Calvo Sotelo– y el 17 de octubre siguiente se adjudicó a un consorcio de bancos, iniciando a partir de entonces su actividad naviera, con un rápido crecimiento de la flota petrolera. El 18 de abril de 1928 se formalizó mediante escritura pública.

<sup>14</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1931), *Memoria*, p. 6.

en las importaciones de 6.712 millones de dólares y 6.801 millones en las exportaciones y para 1931 se preveía una nueva reducción del 20% en ambas actividades. Inglaterra tenía amarrado el 15% de su flota mercante; Alemania, el 23%; Francia, el 28%; Italia, el 25% y Estados Unidos, el 24%. En España el tonelaje amarrado se elevaba a la quinta parte del total existente, estimándose en un centenar los buques que se encontraban fuera de servicio. En el ámbito mundial eran trece millones de toneladas inactivas y el peligro residía en el caso de que se produjera una reacción favorable en los fletes, pues ese tonelaje afluiría al mercado, lo que conllevaría una caída vertiginosa de los fletes.

### 6.3 EL NACIMIENTO DE COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA

Compañía Trasmediterránea surgió de la fusión de las navieras Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Ferrer Peset Hermanos y Sociedad Anónima Navegación e Industria. Cuatro navieros, dos valencianos, José Juan Dómine –aunque de adopción, pues había nacido en Albacete– y Vicente Ferrer Peset y dos catalanes, Joaquín María Tintoré Punyed y Enrique García Corrons, se coaligaron para constituir una gran naviera que solucionara los problemas que presentaba el comercio marítimo en España.

La nueva sociedad quedó constituida el 25 de noviembre de 1916 mediante escritura pública otorgada ante el notario Antonio Sasot Mejía, del Ilustre Colegio de Barcelona e inició sus actividades mercantiles en enero de 1917. En noviembre de 1916 los fundadores de Compañía Trasmediterránea emitieron una declaración de principios en la que exponían la motivación y objeto de la nueva empresa, ante el planteamiento de que “con una perfecta y posible coordinación de los transportes marítimos y terrestres, el estado de rivalidad y de mal entendida competencia entre el buque y el ferrocarril”, si bien entendía también que “tampoco los armadores españoles podían pretender que se les tomara como ejemplo digno de ser imitado por los demás en materia de ordenación y de disciplina, para establecer y mantener unos acuerdos razonables, mediante los cuales se coordinarán, debida e inteligentemente, los servicios del transporte marítimo”.<sup>15</sup>

El capital social se fijó en 100 millones de pesetas dividido en el número de series que el Consejo de Administración acordara, el cual fijaría la fecha de emisión y la forma de su desembolso. No obstante, en el acto de constitución sólo se emitieron 46.160 acciones de mil pesetas cada una y que conformaron la serie A, nominativas y condicionadas a que sus poseedores fueran españoles y tendrían igualmente preferencia en la suscripción de sucesivas emisiones.

La Compañía Valenciana de Vapores Correos de África nació de la unión de las navieras La Roda Hermanos y Compañía Valenciana de Navegación. Fue constituida, exclusiva y expresamente, para poder optar al concurso convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de los servicios del grupo de África. La Compañía Valenciana de Navegación se fundó en 1879 por Juan José Sister, Antonio Lázaro y Vicente Puchol. La Roda Hermanos procedía de la sociedad Cola y Maicas, que disponía de un viejo vapor llamado *Cervantes*, al frente de la cual se encontraba Vicente Matoses y efectuaba servicios semanales entre Barcelona y Valencia con carga y pasaje.

Francisco La Roda Matoses –gerente de La Roda Hermanos, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas del grupo de África–<sup>16</sup> había solicitado autorización para transformar dicha sociedad regular colectiva en sociedad anónima, bajo la razón social de Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. Fundamentó su solicitud en querer dar mayor amplitud a los servicios que la naviera de la que formaba parte tenía contratados, ya que entendía que la nueva fórmula era la más

<sup>15</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1917), *Memoria*, p. 11.

<sup>16</sup> Cuadro C, tercer grupo (África), anexo al artículo 17 de la ley de 14 de junio de 1909.

apropiada para que una empresa mercantil se desarrollara de manera más firme y consiguiera sus fines.<sup>17</sup>

El Ministerio de Fomento valoró los argumentos expuestos y al comprobar que otras sociedades como Compañía Trasatlántica, Isleña Marítima, Navegación e Industria y la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios eran sociedades anónimas y, además, concesionarias de todos los demás servicios de comunicaciones marítimas comprendidos en la citada ley de 14 de junio de 1909, autorizó el cambio de la sociedad colectiva La Roda Hermanos por el de sociedad anónima, bajo la razón social de Compañía Valenciana de Vapores Correos de África.<sup>18</sup>

La resolución definitiva de la constitución de la nueva sociedad tiene fecha de 30 de agosto de 1913.<sup>19</sup> Por la relevancia de las personas que componían el consejo de administración de esta naviera en el sector marítimo mercantil de la época, detallamos su composición: directores, José Juan Dómine y Vicente Puchol y Sarthou; consejeros, Antonio Lázaro, Francisco La Roda y Matoses, Ricardo Ortella, Carlos Hernández Lázaro, Carlos Sarthou Francesca, Antonio Cola Sancho, Juan J. Sister Cubells y Pascual Gimeno.

La Sociedad Anónima de Vapores Tintoré inició sus actividades en 1852 con barcos de vela. Más tarde supo adaptarse a las exigencias de la época y figura entre los primeros armadores españoles en contar con una flota de vapores. Esta naviera gozaba de gran prestigio, y a partir de 1877 se sucedieron los cambios de denominación. Primero, al transformarse en sociedad comanditaria, adoptó el nombre de Pablo María Tintoré. En 1897 cambió la razón social a Tintoré y Cía. A principios del siglo XX se denominaría Línea de Vapores Tintoré. Según el balance económico correspondiente a 31 de diciembre de 1912, los buques de esta naviera –*Francolí, Tintoré, Turia, Tordera, Tambre y Torreblanca*– estaban valorados en 1.880.000 pesetas.<sup>20</sup>

Enrique García Corrons era el director de la S. A. Navegación e Industria. Esta naviera tenía sus antecedentes en la sociedad formada por Vilardaga, Granell y Reynals, y fue legalmente constituida en 1841 en Barcelona. En 1910 se le adjudicó la línea regular Cádiz-Canarias, en la que operaba con cuatro barcos.

La flota de Ferrer Peset Hermanos estaba formada por los buques comprados a dos navieras gijonesas, López de Haro y Rodríguez Cerro, y aportados a la recién fundada naviera. Se trataba, en su mayoría, de unidades de procedencia británica y construidas entre la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX.

En la escritura de constitución de Compañía Trasmediterránea<sup>21</sup> se detalla que su actividad principal sería el tráfico marítimo, pudiendo utilizar para ello buques de vapor o de vela, mixtos o dotados de cualquier otra clase de motor propio. Asimismo, podría adquirir nuevas unidades, construirlas o repararlas, pudiendo también arrendar o fletar otras unidades que no fueran de su propiedad. Establecía como domicilio social la ciudad de Barcelona e indefinida la duración de la sociedad. Las contribuciones de cada uno de los navieros a la recién fundada compañía fueron diferentes, tanto en capital como en

---

<sup>17</sup> *Gaceta de Madrid* n.º 284, de 10 de octubre de 1912, pp. 75-76.

<sup>18</sup> Las condiciones impuestas por el Ministerio de Fomento fueron que la nueva sociedad continuase con la propiedad de los buques adscritos al contrato con el Estado, y la constitución de una fianza de 132.325 pesetas como garantía. Asimismo, el capital social de la nueva naviera no debería ser menor de diez millones de pesetas. La sociedad no podría emitir obligaciones cuyo importe total excediese del capital efectivo en acciones, ni disponer de libros de actas reservadas.

<sup>19</sup> *Gaceta de Madrid* n.º 251, 8 de septiembre de 1913.

<sup>20</sup> *Gaceta de Madrid* n.º 191, 10 de julio de 1913.

<sup>21</sup> Registro Mercantil de Barcelona, tomo 97 de sociedades, hoja 10.464, folio 146, inscripción primera.



buques, correspondiéndole a cada uno de ellos un número de acciones proporcional al patrimonio aportado.

Los buques pertenecientes a la Sociedad Anónima Navegación e Industria no pudieron ser entregados hasta el año siguiente a la constitución de Compañía Trasmediterránea, ya que era necesaria la autorización del Estado para subrogar los servicios de comunicaciones marítimas, que en ese momento servía, a favor de la naviera recién constituida.

Los buques que inicialmente constituyeron la flota eran en su mayoría de procedencia inglesa, aunque también había algunos construidos en Italia, como los apodados “trillizos”, *J. J. Sister*, *A. Lázaro* y *V. Puchol*, que llegaron a ser los barcos más rápidos de la flota mercante española. Construidos entre 1895 y 1896, se caracterizaban por su hermosa silueta y el lujo de su habilitación. En el caso del buque *V. Puchol*, en sus primeros años cuando pertenecía a la compañía Navigazione Generale Italiana con el nombre de *Marco Polo*, llegó a servir de yate real en los viajes privados de la reina Elena de Italia por el Mediterráneo.<sup>22</sup>

Cuando se integraron en Compañía Trasmediterránea, un gran número de estos buques ya habían navegado bajo la contraseña de otros armadores y rebautizados varias veces. Casi la totalidad presentaban exteriormente el diseño típico del inicio de la construcción naval del siglo XX: popa de espejo, proa recta, palos altos ligeramente inclinados y máquina propulsora en el centro. Los botes salvavidas solían estibarse a media eslora, a las bandas de los tambuchos de ventilación de la máquina y abundaban los manguerotes de ventilación giratorios. Buena prueba de la solidez y rendimiento de estos buques la constituye la suma de años que estuvieron navegando hasta su desguace.

Según el organigrama la responsabilidad del gobierno y administración se compartía entre la Junta General de Accionistas, el Consejo de Administración, las Comisiones Delegadas y el Comité de Dirección. La Junta General de Accionistas estaría formada por aquellos que poseyeran 25 o más acciones, con derecho a un voto por cada 25 títulos. Serían consejeros por derecho propio todos los accionistas que acreditaran poseer cinco millones de pesetas nominales en acciones, siendo su número indefinido. Se establecía que los primeros consejeros electivos desempeñarían el cargo durante cinco años, y los demás se renovarían cada dos, cesando los que llevaran cuatro años. El 8 de agosto de 1917 José Juan Dómine delegó todas las facultades que ostentaba como presidente del Consejo de Administración a favor de los consejeros Vicente Ferrer Peset, Joaquín M. Tintoré Punyed y Ernesto Anastasio Pascual.

### **6.3.1 REORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS CONTRATADOS CON EL ESTADO**

Cuando Compañía Trasmediterránea inició su andadura, los servicios comerciales que estaban establecidos en el cuadro C de la Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas Nacionales, de 14 de junio de 1909, habían quedado en gran parte desfasados como consecuencia de los acontecimientos militares y políticos surgidos con posterioridad a la entrada en vigor de la citada ley, caso de la acción militar en el Rif de 1909 y Larache y Alcazarquivir en 1911, así como los tratados de Francia con Alemania y España en 1912.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1998). *Trasmediterránea. Historia de la Flota*, p. 82, Trasmediterránea, Madrid.

<sup>23</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1918). *Comunicaciones marítimas con Canarias y el norte de África. Nueva organización de estos servicios implantada con carácter provisional por Real Orden del Ministerio de Fomento de 12 de diciembre de 1917*, pp. 3-4, Compañía Trasmediterránea, Madrid.

Los resultados económicos de las navieras afectadas confirmaban la necesidad de modificar los servicios marítimos que hasta entonces estaban en vigor. Así, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África sufrió en 1916 unas pérdidas de 943.000 pesetas en los servicios contratados con el Estado, montante que se incrementaría en el ejercicio siguiente hasta alcanzar tres millones de pesetas. Para argumentar la solicitud de modificación de los servicios., Trasmediterránea adjuntó un cuadro descriptivo de los viajes realizados por los buques de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, con las toneladas transportadas durante un período de nueve meses, desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 1917, detallando los puertos de carga y destino. Como se aprecia en el cuadro 9, el promedio de carga por viaje en la mayoría de los servicios realizados no justificaba la ejecución de esas travesías, y su realización implicaba una aceptación tácita de pérdidas económicas, además de distraer a esas unidades de otros servicios que no sólo resultaban remuneradores, sino que eran insistentemente demandados por los usuarios.

Cuando se constituye Compañía Trasmediterránea y asume las obligaciones contractuales con el Estado que tenían las navieras Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y Sociedad Anónima de Navegación e Industria, le propone al Gobierno la modificación de los servicios sin necesidad de esperar a la finalización del contrato con el Estado que se produciría en 1920.

Mediante real orden del Ministerio de Fomento de 12 de diciembre de 1917 se accedió a la solicitud de la naviera. Detallamos en el cuadro 10 los servicios marítimos que estaban en vigor antes de la modificación y cómo quedaron establecidos, en el cuadro 11, tras la aprobación por el Gobierno de los propuestos por la compañía.<sup>24</sup> Las ventajas más importantes de esta modificación fueron la supresión de escalas en puertos pequeños y de difícil acceso por sus condiciones geográficas, y la agilización del servicio entre Canarias y la Península, beneficiando al tráfico frutero al excluir de la línea puertos de segundo orden.

En resumen, con las innovaciones introducidas quedaban atendidas todas las líneas, y si con anterioridad las millas recorridas mensualmente en los distintos servicios eran 257.126, después de la modificación sumaron 414.382 millas, sin que esta reorganización supusiese una mayor subvención por parte del Estado.

### 6.3.2 SUBROGACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

Tras su constitución, Compañía Trasmediterránea disponía de los servicios de las comunicaciones regulares y rápidas del grupo de África, así como también los de Cádiz-Canarias establecidos en la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 por subrogación de las navieras Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y Sociedad Anónima de Navegación e Industria, que eran las únicas fusionadas que contaban con los servicios contractuales con el Estado. La primera, a través de su representante Santiago Alió, elevó instancia al Ministerio de Fomento solicitando autorización para traspasar a Trasmediterránea todos los derechos y obligaciones que le correspondían como concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas del cuadro C.<sup>25</sup>

Para solicitar la autorización adujo la situación económica de la naviera –motivada por el considerable aumento en los gastos de navegación, especialmente el combustible, así como por las enormes pérdidas que había sufrido en los tres años transcurridos desde el inicio de la guerra–, estimando conveniente, para evitar el grave daño que ocasionaría al interés público la interrupción definitiva de los servicios, traspasar los derechos y obligaciones derivados del contrato a otra entidad más poderosa, como era

---

<sup>24</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1918), *op. cit.*, pp. 10-12.

<sup>25</sup> Tercer grupo, África, anexo al artículo 17 de la ley de 14 de junio de 1909.

Compañía Trasmediterránea, que por la mayor extensión de los negocios que desarrollaba obtendría en el conjunto de los mismos las debidas compensaciones.

Compañía Trasmediterránea había solicitado el traspaso de los servicios que hasta entonces realizaba la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África; ambas solicitudes fueron realizadas simultáneamente. El Ministerio de Fomento estudió a fondo el contrato y analizó la escritura de constitución de Compañía Trasmediterránea, así como los reales decretos de 7 de enero de 1916 y 26 de enero de 1917 relativos a la venta de barcos superiores a 500 toneladas de registro bruto.

Ante estas evidencias el Ministerio consideró la precaria situación en que se encontraba la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África –lo que sirvió de fundamento a las reales órdenes de 16 de febrero y 7 de julio de 1916 y 31 de julio de 1917, las cuales redujeron los servicios de la misma– y haciendo uso de la facultad que le concedía al Gobierno el artículo 16 del contrato para autorizar la cesión solicitada a otra sociedad –siempre que ésta reuniera las condiciones exigidas en la base 10 del artículo 17 de la citada Ley de 14 de junio de 1909– determinó que Compañía Trasmediterránea reunía estas condiciones.

En cuanto a la segunda de las navieras, Sociedad Anónima Navegación e Industria, tenía adjudicada desde 1910 las comunicaciones regulares entre Cádiz y Canarias. Las líneas que realizaba eran Barcelona-Canarias, Almería-Melilla, Málaga-Melilla, Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger-Cádiz y Melilla con los puertos menores. La línea directa Península-Canarias consistía en cuatro expediciones mensuales desde Cádiz a Canarias, dos de ellas con escalas en Sevilla.

El director de Navegación e Industria solicitó autorización para traspasar a Compañía Trasmediterránea todos los derechos y obligaciones que le correspondían como consecuencia de los servicios de comunicaciones marítimas, comprendidos en el cuadro C.<sup>26</sup> Basó su solicitud en la difícil situación económica en que se encontraba, motivada por la considerable subida de los precios de todos los artículos de navegación y, particularmente, el combustible. Al no poder salvar la situación con sus propios recursos estimó que podría resolverla favorablemente otra compañía, que por la mayor importancia de los negocios que desarrollase encontraría en el conjunto de los mismos las debidas compensaciones. Como observamos los motivos que alegaron ambas compañías navieras fueron los mismos.

En otro escrito elevado al Ministerio de Fomento en la misma fecha, el director de Compañía Trasmediterránea no sólo manifestaba hallarse conforme en incorporar el haber social de Navegación e Industria a su compañía –incluso los buques afectos a los servicios de los que era concesionaria–, sino que estaba dispuesto a subrogarse en todos los derechos y obligaciones derivados del contrato que dicha compañía tenía celebrado con el Estado. Con fecha 31 de enero de 1917, y antes de seguir la tramitación del expediente, se requirió al director-gerente de la Sociedad Navegación e Industria para que cumpliera los requisitos determinados en el real decreto del 26 del mismo mes relativos al cambio de propiedad de los barcos superiores a 250 TRB. Ante este requerimiento, el representante de la citada naviera alegó que estimaba no era aplicable, ya que su solicitud era anterior a la obligatoriedad del decreto. No obstante, se sometería a su cumplimiento, haciendo constar por lo que respecta a la solvencia de Trasmediterránea que se hallaba acreditada en su escritura de constitución, y que el valor de los buques *Reina Victoria*, *Atlante*, *Delfín*, *Hespérides* y el remolcador *Canarias*, sumado con el de los demás efectos aportados se estimaba en tres millones de pesetas.

---

<sup>26</sup> Primer grupo Cádiz-Canarias, anexo al artículo 17 de la ley de 14 de junio de 1909.

La Sociedad Anónima Navegación e Industria tenía adjudicado hasta el 4 de julio de 1917 el servicio de dos expediciones mensuales de Cádiz a Canarias, y el de seis expediciones, también mensuales, desde 1917 hasta 1920. Las dos expediciones mensuales de Cádiz a Canarias debía realizarlas con un buque de servicio y otro de reserva de 2.000 toneladas cada uno, velocidad de 14 nudos en prueba y uno menos en marcha anual, debiendo percibir por subvención a razón de siete pesetas milla, o sea, 10.886 pesetas por cada expedición.<sup>27</sup> La fianza para garantizar el cumplimiento del pliego de condiciones, aprobado por real decreto de 29 de julio de 1910, se fijó en 78.019 pesetas en metálico o en valores públicos del Estado.<sup>28</sup>

Por real orden de 1 de abril de 1913, y en virtud de la petición formulada por la Cámara de Comercio y otras entidades oficiales de Sevilla, se disponía que los vapores de la Sociedad Anónima de Navegación e Industria hicieran escala en el puerto sevillano en los viajes entre Cádiz y Canarias, a cuyo efecto se consignó en el presupuesto del Ministerio de Fomento para 1915 la cantidad de 25.000 pesetas, alcanzando la subvención que percibía la citada naviera por todos los servicios que realizaba dependientes del Ministerio citado la cantidad de 283.920 pesetas.

La Sociedad Anónima Navegación e Industria, apoyada por las navieras Isleña Marítima, Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y La Marítima, Mahonesa Compañía de Vapores elevó instancia a la presidencia del Consejo de Ministros en solicitud de apoyo económico debido a la precaria situación económica que atravesaba, como consecuencia principalmente del considerable aumento de los gastos de navegación, entre los que destacaba el del precio del combustible.

El Gobierno, mediante real orden de 16 de febrero de 1916, accedió a la solicitud, aprobando una reducción de los servicios de las citadas navieras. En lo que atañe a la Sociedad Anónima Navegación e Industria se reajustaron las seis expediciones mensuales a Canarias que estaba obligada a sólo cuatro, si bien el Gobierno se reservó el derecho de restablecer los servicios suprimidos en el momento que lo estimase conveniente.

Se consideró, asimismo, que habían aumentado extraordinariamente los precios que, con motivo de la guerra, habían adquirido el carbón y las demás materias primas que los buques de vapor necesitaban utilizar. Comprobado por el Ministerio de Fomento que tanto la citada naviera como Compañía Trasmediterránea se sometían a las disposiciones vigentes sobre el cambio de propiedad de los barcos, y siendo además notoria la solvencia de esta última, toda vez que su capital social era de 100 millones de pesetas, quedaban cumplidas todas las prescripciones legales exigidas.

Con fecha 6 de julio de 1917 se autorizó la subrogación a favor de Compañía Trasmediterránea de todos los derechos, obligaciones y responsabilidades que concernían a la S. A. Navegación e Industria como derivados del contrato que celebró el Ministerio de Fomento el 8 de febrero de 1911 para la realización de los servicios Cádiz-Canarias, quedando adscritos a ellos los mismos vapores que actualmente cumplían las líneas establecidas. La cesión llevaba anejo el mantenimiento de la reducción de los servicios a que se refería la real orden de 16 de febrero de 1916, que solicitó y obtuvo la citada S. A. Navegación e Industria, y que, por tanto, el disfrute de la concesión que se hizo por dicha real orden era ahora extensivo a la compañía concesionaria.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> La naviera tenía que realizar las seis expediciones mensuales con tres buques de servicio y uno de reserva de 2.000 toneladas cada uno, velocidad de 14 nudos en pruebas y 13 nudos en marcha anual, y con el mismo tipo de subvención de siete pesetas por milla de recorrido.

<sup>28</sup> Navegación e Industria constituyó al efecto en la Caja General de Depósitos a disposición del Ministerio de Fomento dos títulos de Deuda perpetua, 4 por 100 interior, importando 100.000 pesetas nominales. El contrato quedó formalizado por escritura pública otorgada el 8 de febrero de 1911 ante el notario de Madrid Alejandro Roselló Pastor.

<sup>29</sup> *Gaceta de Madrid*. Núm. 192 de fecha 11 de julio de 1917, pp. 99-101.

### 6.3.3 UN PLAN DE FLOTA DE DOCE BUQUES

A finales de 1924, la dirección de la Compañía tenía perfilado el primer Plan de Flota de Trasmediterránea, que estaría formado por doce buques, con los que habría de cubrir con suficiente holgura y sentido de modernidad el grueso de las líneas establecidas en el contrato con el Estado. Dicho plan salió adelante con el apoyo político del Gobierno de Primo de Rivera y de un accionista singular, el rey Alfonso XIII.<sup>30</sup> Los nombres originales de los nuevos buques rendían homenaje a miembros de la familia real y destacados personajes del Directorio militar.

El astillero de Valencia estaba en disposición de iniciar su actividad industrial y recibió cinco encargos. La carga de trabajo se repartió, además, con el astillero Cantieri Navale Triestino, en Monfalcone (Italia), al que se adjudicaron tres buques cuyos proyectos había trazado el ingeniero naval Estanislao Tintoré; otros dos, los de mayor porte, al astillero alemán Fried Krupp, socio tecnológico de Unión Naval de Levante, uno de los cuales era repetición de un proyecto ya existente<sup>31</sup> y dos más el astillero Echevarrieta y Larrinaga, en Cádiz, propiedad del industrial Horacio Echevarrieta, con el que la cúpula de Trasmediterránea mantenía buenas relaciones.

El 25 de enero de 1925 se firmó el contrato del buque *Miguel Primo de Rivera*<sup>32</sup>, iniciándose así una larga relación de intereses entre ambas sociedades. Casi seis meses después, el 12 de junio se puso en grada el primer bloque de su quilla, ceremonia que estuvo presidida por el príncipe Alfonso de Borbón y con la que se celebró la inauguración del astillero. El 28 de julio de 1926 se procedió a su botadura, actuando de padrino el homenajeado. El 21 de enero de 1927 realizó las pruebas de mar en las que alcanzó una velocidad de 16,2 nudos y ese mismo día se entregó a Trasmediterránea, que lo destinó a la línea Algeciras-Ceuta, en la que se estrenó en febrero con un viaje diario entre ambos puertos y otro a Tánger.

El 15 de abril de 1927, Compañía Trasmediterránea contrató la construcción del buque *General Sanjurjo*<sup>33</sup>, gemelo del anterior. El 1 de agosto de 1928 resbaló por la grada y ante lo avanzado de los trabajos, el 4 de septiembre siguiente salió a pruebas oficiales y se entregó a la Compañía, que lo destinó a la línea Algeciras-Ceuta. El humor gaditano motejó a ambos buques con el apodo de “las palomas blancas”.

Mientras estos barcos estaban en construcción, en la grada contigua tomaba forma el buque *Plus Ultra*<sup>34</sup>, contratado el 20 de junio de 1925. El 1 de agosto de 1926 se puso en grada el primer bloque de su quilla y el 11 de noviembre de 1927 se procedió a su botadura, bautizado con dicho nombre en homenaje a la exitosa expedición del hidroavión que en 1926 había cruzado el Atlántico en ruta hacia Buenos Aires. El primero de los protagonistas de la histórica gesta presidió la ceremonia de su lanzamiento. El buque fue entregado el 2 de mayo de 1928 y en las pruebas de mar alcanzó una velocidad de 15,2 nudos, propulsado por una máquina alternativa de triple expansión, siendo el único de los nuevos barcos

<sup>30</sup> Guillermo Cortázar, en su obra *Alfonso XIII, hombre de negocios* (Alianza Editorial, 1986), relata que en 1931 el monarca poseía 766 acciones de Compañía Trasmediterránea por un valor de 384.000 pesetas, lo que podría equivaler a 180 millones de pesetas de 1992, según estimación de M. Gómez Santos (*Todo avante*, p. 121).

<sup>31</sup> El astillero Fried Krupp había construido los buques *Río Bravo* y *Río Panuco* para la compañía Ozean Line, que mantenía líneas entre Alemania, Cuba y México, en servicio desde 1924.

<sup>32</sup> Construcción nº 6. El presupuesto de contrato fue de 2.050.000 pesetas más primas y el precio final de 3.018.512 pesetas.

<sup>33</sup> Construcción nº 10. El presupuesto de contrato fue de 2.544.326 pesetas y el precio final de 3.145.569 pesetas.

<sup>34</sup> Construcción nº 8. Puesto que el armador ya disponía del equipo propulsor, el precio de contratación fue de 4.398.500 pesetas y el coste final se incrementó en casi dos millones más, hasta 6.331.823 pesetas. Con el buque a flote se cayó en la cuenta de que no se había previsto la cocina, razón por la cual fue preciso modificar la bodega nº 3.

equipado con este sistema, pues en los demás se había decidido la propulsión diésel.<sup>35</sup> Se estrenó en la línea Bilbao-Canarias.

El 14 de septiembre de 1927 se procedió a la botadura del buque *Infanta Beatriz*<sup>36</sup>, construido en el astillero Krupp Germaniawerft, en Kiel (Alemania). Al acto asistieron Ramón Oller, consejero de Trasmediterránea; Juan y Estanislao Tintoré y el capitán Sensat. El director de la factoría, Emmerich, pronunció un discurso en el que dijo que “el buque ha sido construido por un armador cuya perspicaz colaboración convirtió el trabajo en una fuente de placer”<sup>37</sup>; la decisión de construir el buque fuera de España mereció algunas críticas sindicales.<sup>38</sup> El 18 de febrero de 1928 realizó las pruebas de mar y se entregó a Trasmediterránea y una semana después arribó por primera vez a Barcelona, en medio de una gran expectación.

En el caso del buque *Villa de Madrid*<sup>39</sup>, construido en el astillero Krupp A.G. en Kiel (Alemania), en septiembre de 1931, cuando se disponía a su entrega, sucedió algo inesperado. En las pruebas de mar no alcanzó la velocidad estipulada y la dirección de Trasmediterránea, haciendo uso de las cláusulas del contrato, rechazó su recepción. El astillero anunció su venta en pública subasta por una cantidad inferior al precio acordado con la naviera española, pero la licitación quedó desierta. Un segundo intento, por un precio aún más bajo, sólo contó con una propuesta de Trasmediterránea y entonces hubo acuerdo. A finales de diciembre de 1931 enarboló la bandera española y el 15 de enero de 1932 arribó por primera vez al puerto de Barcelona, el de su matrícula naval. A final de mes se incorporó a la línea Barcelona-Cádiz-Canarias, en la que alternaría con su compañero de contrasena *Ciudad de Sevilla*.

De los buques construidos en el astillero de Monfalcone (Italia), el primero que entró en servicio recibió el nombre de *Infanta Cristina*.<sup>40</sup> Este buque se convirtió en el más rápido de la flota mercante española y, al igual que el buque *Ciudad de Sevilla*, fueron los primeros de Trasmediterránea con dos chimeneas, que entonces decían mucho en la mar. Un privilegio que habría de compartir con los “tres Comillas” de Compañía Trasatlántica y los nuevos trasatlánticos de Ybarra *Cabo San Agustín* y *Cabo Santo Tomé*. El buque *Infanta Cristina* –que en abril de 1931 pasó a llamarse *Ciudad de Cádiz*– cubrió la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias y prestó servicio también en la línea de Guinea Española.

A éste le siguió el buque *Infante D. Jaime*<sup>41</sup>, botado el 8 de junio de 1929 y entregado el 30 de agosto siguiente realizó las pruebas de mar oficiales y ese mismo día zarpó rumbo a Barcelona, a donde arribó el 4 de septiembre. Arbolada la quilla del tercer buque el 28 de marzo de 1928, el 18 de noviembre de 1929 resbaló por la grada bautizado con el nombre de *Príncipe D. Alfonso*.<sup>42</sup> El 6 de abril de 1930, después de realizar las pruebas de mar oficiales, zarpó de Trieste en viaje a Barcelona, a donde arribó el 11 de abril y al día siguiente repitió las pruebas oficiales ante la autoridad de Marina, previas a su

---

<sup>35</sup> La instalación en este buque de una máquina alternativa de triple expansión se justificaba en el aprovechamiento de una ya existente, fabricada en los talleres de Euskalduna y destinada a uno de los buques del plan de nuevas construcciones de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que no se llegó a construir.

<sup>36</sup> Construcción nº 490. Buque de línea marinera elegante, de proa recta, popa de espejo, puente de madera, dos chimeneas bajas y una esbelta arboladura, mereció los más cálidos elogios de la prensa nacional y extranjera, singularmente la británica, que vio al “*the largest and most ambitious unit*” de Trasmediterránea.

<sup>37</sup> *La Vanguardia*, 15 de septiembre de 1927.

<sup>38</sup> *El Metalúrgico*, nº 12, Madrid, diciembre de 1927. Archivo de Laureano García Fuentes.

<sup>39</sup> Construcción nº 515 (no hemos encontrado la documentación referida al contrato del buque, precio y otras estipulaciones).

<sup>40</sup> Construcción nº 205. Tenía capacidad para alojar a 210 pasajeros (100 en primera clase, 50 en segunda y 60 en tercera). La decoración de los camarotes, salones y espacios destinados a los pasajeros habían sido diseñados por el mismo estudio que había decorado los trasatlánticos italianos *Saturnia* y *Vulcania*.

<sup>41</sup> Construcción nº 206. El contrato había sido firmado el 23 de abril de 1928. El 15 de octubre siguiente se puso en grada el primer bloque de su quilla.

<sup>42</sup> Construcción nº 219. La planta propulsora era similar a la del buque *Infanta Cristina* (*Ciudad de Cádiz*), fabricada bajo licencia, en los talleres Stabilimento Technico de Trieste.

abanderamiento en España. Los tres eran unos barcos preciosos, elegantes, bien proporcionados, todo un ejemplo de una etapa brillante de la construcción naval italiana.

En el astillero de Valencia tomaron forma dos buques emblemáticos en su época, que acreditaron su capacidad y rendimiento tanto en tiempos de paz como durante la guerra civil. Diseñados para los servicios del Mediterráneo y el norte de África, la construcción de ambos se firmó el 21 de junio de 1928. El 30 de enero de 1929 se procedió a la puesta de quilla del primero de ellos y el 25 de febrero de 1930 resbaló por la grada bautizado con el nombre de *Infante D. Juan*<sup>43</sup>, ceremonia en la que actuó de madrina la esposa del ingeniero naval Nicolás Franco, director del astillero. El 11 de junio siguiente salió a pruebas de mar en viaje a Palma, en las que alcanzó una velocidad de 16,35 nudos. Dos días después se procedió a la entrega oficial y el día 14 se estrenó en la línea Valencia-Palma.

El primer bloque de la quilla del segundo buque se colocó el 30 de enero de 1929. El 18 de octubre de 1930 resbaló por la grada bautizado con el nombre de *Infante D. Gonzalo*.<sup>44</sup> El 4 de marzo de 1931 se procedió a su entrega oficial tras la realización de sus pruebas de mar y tres días después salió de Valencia en su viaje inaugural a Barcelona, a donde llegó al día siguiente, cubriendo una línea entonces de gran demanda y prestigio. Efectuada la inspección oficial por la comisión técnica nombrada el 4 de abril de 1931, por orden del Ministerio de Marina de 22 de julio siguiente fue admitido como buque-correo en el Cuadro de Comunicaciones Marítimas de Soberanía rebautizado con el nombre de *Ciudad de Valencia*, mientras que su gemelo había sido rebautizado *Ciudad de Alicante*.

En el astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz se construyeron los buques *General Berenguer*<sup>45</sup> y *General Jordana*.<sup>46</sup> El contrato para la construcción de ambos se había firmado en mayo de 1929 y las obras en grada se iniciaron el 1 de noviembre siguiente con la colocación de las respectivas quillas. La factoría tenía una cierta aureola tras la construcción del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, botado en marzo de 1927 y el submarino E-1, a flote en octubre de 1930, ofrecido a la Armada española y finalmente vendido a la Marina de Guerra de Turquía.

La botadura del primero de los buques de Trasmediterránea se realizó el 28 de junio de 1930, en ceremonia que presidió el ministro de Marina, contralmirante Salvador Carviá Caravaca, actuando de madrina la señorita Ana María Berenguer, hija del entonces presidente del Gobierno, general Dámaso Berenguer, cuyo nombre ostentaba el nuevo buque. En aquellos días la tripulación al completo del veterano vapor *Mahón* viajó a de Menorca a Cádiz para enrolarse y hacerse cargo del nuevo buque.<sup>47</sup>

Gutiérrez Molina considera que la construcción de estos buques vino a paliar el revés que supuso la anulación del contrato de un petrolero de patente alemana, que el Ministerio de Marina había encomendado en 1928 al astillero Echevarrieta.<sup>48</sup> Inicialmente, la dirección de la construcción de las dos unidades de Trasmediterránea fue encomendada al ingeniero naval Manuel González Aledo,

<sup>43</sup> Construcción nº 15. El precio de contrato fue de 2.720.000 pesetas más primas y el coste final ascendió a 4.906.220 pesetas.

<sup>44</sup> Construcción nº 17. El coste final del buque ascendió a 5.203.691 pesetas.

<sup>45</sup> Construcción nº 23. La prensa local elogiaba el hecho de que un barco de nueva construcción fuera destinado a la línea Barcelona-Mahón. Mayor satisfacción hubo cuando el 22 de abril de 1931 llegó este buque a la capital menorquina rebautizado con el nombre de *Ciudad de Mahón*, lo cual, como señala Alfonso Buenaventura, “fue aceptado unánimemente alabando la buena disposición y acierto de la naviera al haberle asignado el nombre de la ciudad”.

<sup>46</sup> Construcción nº 24. Estaba propulsado por un motor MAN de 2.325 caballos de potencia y mantenía una velocidad de 14 nudos.

<sup>47</sup> BUENAVENTURA, Alfonso. “La llegada de la Compañía Trasmediterránea a las comunicaciones marítimas de Menorca (1930-1931). Crónica de un bienio histórico” (publicado el 29 de abril de 2016 en [www.buenaventuramenorca.com](http://www.buenaventuramenorca.com); consultado el 20 de abril de 2017).

<sup>48</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1996). *Capital vasco e industria andaluza: el astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*, pp. 407-408, Servicios de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.

finalizándola el teniente coronel de la Armada Juan Campos Martín, ingeniero naval y futuro director del astillero de Echevarrieta.

En 1931, tras el cese de Compañía Trasatlántica en la línea de Guinea y su adjudicación a Compañía Trasmediterránea, ésta le compró el buque *Legazpi*,<sup>49</sup> que siguió navegando sin cambiar de nombre. El proyecto inicial consistía en adquirir también el buque *Montevideo*, pero no hubo acuerdo, aunque en los medios marítimos de la época incluso se publicaron los nombres de *Bata* y *Benito*, con los que supuestamente serían rebautizados. En el buque *Legazpi* se hicieron algunas modificaciones en la cámara de pasaje para adaptarlo a la citada línea, en la que permaneció hasta 1935, cuando entraron en servicio los buques *Dómine* y *Fernando Poo*.

El 12 de marzo de 1931 Trasmediterránea contrató con el astillero Unión Naval de Levante la construcción de dos buques que serían destinados a las líneas de Baleares. Eran algo más pequeños que los buques tipo *Ciudad de Alicante*, aunque el proyecto tenía una gran similitud, con buena potencia de máquina e igual de cómodos, bonitos y bien proporcionados.

La quilla del primero de ellos se puso en grada apenas 19 días después, el 31 de marzo de 1931 y el 9 de julio de 1932 se procedió a su botadura bautizado con el nombre de *Ciudad de Ibiza*.<sup>50</sup> En marzo de 1933 realizó las pruebas de mar en aguas del golfo de Valencia y el 14 de abril –aniversario de la República– se entregó a Compañía Trasmediterránea. Seis días después llegó por primera vez a la Ciudad Condal y el 24 de abril se estrenó en la línea Barcelona-Ibiza y el 11 de mayo siguiente llegó por primera vez a Palma para cubrir las líneas Palma-Ibiza-Alicante y Palma-Tarragona.

El segundo buque se contrató el 16 de marzo de 1931 y su puesta de quilla se colocó en el mismo acto que el primero. El 26 de noviembre de 1932 se procedió a su botadura bautizado con el nombre de *Ciudad de Tarragona*<sup>51</sup> y el 22 de agosto de 1933 realizó las pruebas de mar, en las que superó todas las condiciones contractuales.

Los cambios experimentados en el tráfico del golfo de México fueron los causantes de que la Compañía Marítima del Nervión modificara su estrategia, optando por reducir la flota operativa para invertir en tonelaje más moderno que pudiera competir en el tráfico regular de carga general. Razón por la cual a comienzos de 1928 la naviera vizcaína negoció con Trasmediterránea la venta de cinco buques por siete millones de pesetas.

Dos de ellos, *Mar Negro* y *Mar Adriático*, eran los mayores de su contraseña y los tres restantes, *Mar Mediterráneo*, *Mar Tirreno* y *Mar del Norte*, tenían un porte más reducido. De este trío, los dos primeros se compraron en medio millón de pesetas cada uno, el tercero en 550.000 pesetas y pasaron a enarbolar la contraseña de Compañía Trasmediterránea rebautizados con los nombres de *Río Miño*, *Río Navia* y *Río Tajo*.

Por los dos primeros se pagaron 5,5 millones de pesetas y dado su porte y las necesidades que la Compañía tenía en la línea de Canarias, se tomó la decisión de reconvertirlos en buques mixtos de carga y pasaje. Los trabajos se realizaron en el astillero Unión Naval de Levante y la reforma fue muy

---

<sup>49</sup> Construcción nº 503 del astillero Sir Raylton Dixon & Co. Ltd., Middlesbrough, Inglaterra, fue contratado por Elder & Dempster y en julio de 1904 se estrenó con el nombre de *Zungeru*. En 1906 fue transferido a la compañía Compagnie Belge Maritime du Congo y renombrado *Bruxellesville*. En 1908 retornó a la bandera británica y recuperó su nombre original y en noviembre de 1910, en unión del buque *Landana*, ambos fueron adquiridos por Compañía Trasatlántica y renombrados *Legazpi* y *C. de Eizaguirre*.

<sup>50</sup> Construcción nº 20. El precio del contrato fue de 4.880.000 pesetas y el precio final, con revisiones y otros trabajos, ascendió a 5.039.161 pesetas.

<sup>51</sup> Construcción nº 21. El precio del contrato fue de 4.880.000 pesetas y el precio final ascendió a 5.077.202 pesetas.



detallada, poniendo especial cuidado en la distribución de la superestructura, alojamientos, máquinas y calderas, así como en el sistema de ventilación de las bodegas para el transporte de plátanos de Canarias y la estiba de troncos de madera procedentes del golfo de Guinea.

A finales de 1928 habían concluido los trabajos de reconversión de ambos buques y entraron de nuevo en servicio renombrados *Isla de Tenerife*<sup>52</sup> e *Isla de Gran Canaria*<sup>53</sup>, respectivamente. De la matrícula naval de Bilbao de su primera etapa pasaron a la matrícula naval de Valencia. El equipo propulsor a vapor se mantuvo el original, aunque había sido recorrido en máquinas y calderas. Ambas unidades tenían la estampa marinera propia de la época, en un casco de proa recta y popa de espejo y una superestructura central bien proporcionada rematada por una chimenea esbelta.

#### 6.3.4 CONSORCIOS NAVIEROS

En 1922, Compañía Trasmediterránea, Ybarra y Cía. y Ramón A. Ramos firmaron un convenio de mancomunidad de fletes y servicios. El objetivo del acuerdo era coordinar y repartir los tráficos servidos por las empresas firmantes y, consiguientemente, sus fletes. El primer año del concierto fue para comprobar si los coeficientes de participación atribuidos eran correctos. Ybarra se comprometió a compartir con Trasmediterránea algunos de sus clientes tradicionales, como la Compañía Arrendataria de Tabacos. Era la primera vez en la historia del sector que se creaba un consorcio naviero.

El presidente de Trasmediterránea, Dómine, respaldaba estos convenios mancomunados ante “la conveniencia de coordinar estos servicios en interés del comercio de cabotaje y en evitación de malgastar material, paseando vacías las bodegas, sin el orden debido en los itinerarios (...), evitando salidas simultáneas de los puertos y recorridos iguales que, sin ventajas para el comercio, producían evidentes quebrantos en la explotación de los buques”.<sup>54</sup>

En 1928 el consorcio Ybarra-Trasmediterránea-Ramos transportó más de 920.000 toneladas en sus líneas regulares.<sup>55</sup> Este aumento del tráfico hizo que Sota & Aznar abriese ese mismo año una oficina en Barcelona e iniciase la construcción de cuatro buques destinados a servir una línea regular entre Barcelona y Pasajes. Con el fin de evitar un conflicto tarifario que perjudicaría a las partes implicadas, Trasmediterránea e Ybarra ofrecieron a Ramón de la Sota una participación del 25% del tráfico, pero la oferta fue rechazada. Esto ocasionó una guerra de fletes entre el consorcio y Sota & Aznar que causó un derrumbe de los precios próximo al 50%, además de medidas contra el astillero Euskalduna, que pertenecía al grupo Sota & Aznar, por parte de Ybarra.

El conflicto terminó en enero de 1930 gracias a la intervención de Tomás Urquijo y Venancio Echevarría, que actuaron como mediadores, firmándose por parte de Ybarra, Trasmediterránea y Sota & Aznar un convenio que sería el de mayor efectividad y duración en la historia del cabotaje regular en España. Por parte de Ybarra y Cía. firmó el convenio José M. Ybarra y Gómez; por Sota y Aznar lo hizo Ramón de la Sota, y por Compañía Trasmediterránea, Joaquín M. Tintoré.<sup>56</sup>

---

<sup>52</sup> Construcción nº 13 del astillero La Naval de Sestao (Vizcaya), el 21 de mayo de 1919 se puso en grada el primer bloque de su quilla. Bautizado con el nombre de *Mar Negro*, el 28 de agosto de 1921 entró en servicio enarbolando la contraseña de la Compañía Marítima del Nervión. Había sido proyectado para el transporte de algodón en balas y disponía de una gran capacidad de carga en bodegas, equipado con una arboladura metálica muy característica y los puntales eran de varillas y chapa entrelazada.

<sup>53</sup> Construcción nº 14 del citado astillero, el 21 de mayo de 1919 se puso en grada el primer bloque de su quilla, el 20 de agosto de 1921 se procedió a su botadura y se entregó el 5 de noviembre siguiente. El precio final ascendió a cinco millones de pesetas.

<sup>54</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1934), *Memoria*, pp. 18-19.

<sup>55</sup> VALDALISO, J (1997). *La Navegación Regular de Cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*, p. 41, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

<sup>56</sup> Con este convenio se llegó a un acuerdo entre las tres compañías para el transporte de carga general, líneas, itinerarios y tarifas, así como las actualizaciones a aplicar a las mismas. El convenio no incluía a la naviera Ramón A. Ramos, aunque tanto

El convenio establecía los porcentajes que las tres compañías soportarían, mancomunadamente, en los gastos y en los beneficios que serían: Ybarra y Cía., 50%, Sota y Aznar, 30% y Trasmediterránea, 20%.<sup>57</sup> Los únicos transportes excluidos de este contrato serían los de pasajeros, carbones y los fletes que las navieras Ybarra y Aznar mantenían con el extranjero; la primera con Marsella y Aznar con Inglaterra, así como las líneas locales de Trasmediterránea (Barcelona-Valencia, Barcelona-Castellón, Castellón-Gandía y Barcelona-Alicante-Orán) y las líneas subvencionadas (entre la Península y Baleares, Canarias, Marruecos y Fernando Poo).

Desde su constitución, el consorcio tuvo que enfrentarse a tres graves problemas: la crisis que afectó a la navegación internacional y arrastró al cabotaje, la competencia del ferrocarril y la intervención del Estado en la regulación de los fletes. La reducción del tráfico fue el mayor problema que tuvo que afrontar el consorcio, ya que entre febrero de 1930 y febrero de 1935 las toneladas transportadas por la asociación se redujeron en más de un 40%<sup>58</sup>; el número de buques en servicio pasó de 37 a 28. Al ser Trasmediterránea la más afectada por la crisis solicitó a principios de 1935 su retirada de la mancomunidad, alegando que el problema del cabotaje nacional residía no en el precio de los fletes, sino en la escasez de carga y el aumento de los gastos de explotación de los buques, y que era necesario que el Estado apoyase esa clase de tráfico.

Un nuevo convenio firmado el 23 de enero de 1935 sancionó la retirada de Compañía Trasmediterránea de los servicios mancomunados, aunque la naviera mantenía sus líneas subvencionadas y las de corta distancia. Trasmediterránea se comprometió a mantener las tarifas de los fletes aplicados por Ybarra y Sota y Aznar en las mismas líneas, fijándose multas que obligaban a su cumplimiento. Los nuevos porcentajes establecidos fueron: Sota & Aznar, 37,5% e Ybarra, 62,5%. Ambas compraron a Trasmediterránea cuatro buques. Los vendidos a Ybarra fueron *Río Miño*, *Río Tajo* y *Río Segre*, siendo rebautizados con los nombres de *Cabo Silleiro*, *Cabo Prior* y *Cabo San Sebastián*, respectivamente. Los dos primeros habían sido comprados por Trasmediterránea en 1928 a la Compañía Marítima del Nervión y el buque *Río Segre* a la Compañía Naviera Bermeo en 1925. El buque vendido a Sota & Aznar fue el vapor *Río Navia* –comprado en 1928 a la Compañía Marítima del Nervión– y rebautizado por la compañía compradora con el nombre de *Arate Mendi*, siendo rebautizado en 1939 con el nombre de *Monte Faro*.<sup>59</sup>

### 6.3.5 CONTRATOS ENTRE EL ESTADO Y COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA

#### 6.3.5.1 Primer contrato con el Estado (1920)

Los servicios de comunicaciones rápidas y regulares que prestaba Compañía Trasmediterránea no habían sido adjudicados directamente, sino subrogados por otras navieras, como ya hemos detallado. Por real decreto de 25 de julio de 1920 se convocó concurso público para la adjudicación de los servicios de comunicaciones rápidas y regulares que se encuadraban en el cuadro C, que comprendía:

- a) de la península con el archipiélago balear.
- b) de la península con el norte de África.
- c) de la Península con el archipiélago canario.

---

Ybarra como Sota y Aznar explotaron con Ramos la línea Málaga-Motril-Almería-Barcelona. Los contratos ya concertados que tenía cada naviera con sus cargadores serían aportados al consorcio, aunque podrían mantenerlos a su nombre y conservar la exclusividad de la carga (como era el caso del contrato de Sota y Aznar con Siderúrgica del Mediterráneo o de Ybarra y Cía. con Altos Hornos de Vizcaya).

<sup>57</sup> VALDALISO, *ibidem*, p. 41.

<sup>58</sup> *Ibidem*, p. 47.

<sup>59</sup> DÍAZ LORENZO, *ibidem*, p. 225.

El concurso se ofertaba a españoles o entidades españolas constituidas como navieros o armadores nacionales, según el párrafo 6º del artículo 17 de la Ley de Comunicaciones Marítimas de junio de 1909.<sup>60</sup> Las propuestas deberían presentarse el día 30 de agosto de 1920, acreditando en cada una de ellas haber constituido una fianza provisional de 125.000 pesetas en metálico o valores públicos.

El pliego de condiciones era muy preciso en cuanto a exigencias y estipulaba que el Gobierno podría concertar las alteraciones que requiriese el interés del Estado o las necesidades del tráfico o servicio postal durante el plazo de duración del contrato, prolongando éstos hasta otros puntos de escala, aumentando o disminuyendo el número de expediciones, sin que ello modificara el tipo de subvención establecida, abonándose en todo caso al contratista la cantidad correspondiente a las millas navegadas. En las proposiciones que presentaran los aspirantes deberían detallar el número y clase de buques que habían de efectuar cada itinerario, así como los buques de reserva necesarios, expresando el tonelaje y velocidad de unos y otros. Asimismo, se hacía referencia al seguro marítimo, tanto el ordinario de los buques como el extraordinario para caso de guerra, que debía concertarse siempre con compañías españolas, excepto si el contratista asumía esos riesgos por su cuenta.

En cuanto al pago del importe de la subvención que el adjudicatario debería percibir por la prestación de los servicios se realizaría mensualmente en la capital de la provincia que designara el contratista, y por duodécimas partes con cargo al presupuesto del Ministerio de Fomento. Debería justificar la realización de todos los servicios con certificaciones expedidas por las comandancias de Marina y administraciones de Correos, consignándose en dichos documentos el nombre de los buques y las fechas de entrada y salida de los mismos. Requisito imprescindible sería que el contratista no podría vender ningún buque de los afectos al servicio sin presentar antes al que lo fuera a sustituir, que debería ser, por lo menos, de igual tonelaje y similares o mejores condiciones de velocidad y confort que el sustituido.

En cuanto a los itinerarios, serían elaborados por los Ministerios de Fomento, de la Guerra, Marina y Gobernación y Estado en coordinación con el contratista y fijando los días y horas de salida de cada puerto, así como la duración de las escalas. La posibilidad de epidemias, huelgas, motines o similares en los puertos del itinerario no relevaría la obligación de realizar los servicios con la regularidad que permitieran las circunstancias, poniendo en servicio el buque de reserva si fuera preciso para asegurar las comunicaciones. La ruta de los viajes debería ser precisamente la fijada en los itinerarios o tablas de servicios, no pudiendo arribar ni hacer escalas en otros puertos excepto por causa de fuerza mayor.

Los buques adscritos al servicio deberían ser propiedad exclusiva del contratista, abanderados y matriculados en España, y estar clasificados en la primera categoría del *Lloyd's Register, Bureau Veritas* o una sociedad clasificadora española que se constituyese con suficientes garantías bajo cuya inspección deberían conservarlos durante todo el tiempo que estuviera vigente el contrato.<sup>61</sup> El contratista sometería anualmente a la aprobación del Ministerio de Fomento las tarifas máximas que hubieran de regir los transportes de pasajeros y mercancías, las cuales no podrían elevarse sin la previa autorización del citado ministerio. Este concurso no incluía los servicios interinsulares de Canarias, ya que contaban con un año más de vigencia que el resto de las comunicaciones.

El concurso se resolvió a favor de Compañía Trasmediterránea, que era la única naviera que se presentó y depositó la fianza exigida.<sup>62</sup> Tanto el Estado como la adjudicataria consideraban que la economía nacional, al igual que le sucedía a la internacional, atravesaba grandes dificultades, por lo que era

<sup>60</sup> *Gaceta de Madrid*, nº 209, 27 de julio de 1920, pp. 299-304.

<sup>61</sup> *Gaceta de Madrid* nº 209, 27 de julio de 1920, pp. 299-304.

<sup>62</sup> Real orden de 7 de diciembre de 1920.

necesario consignar en el contrato la facultad de revisar los tipos de subvención cada dos años, actualizándolos si fuera necesario.

Trasmediterránea se comprometió a iniciar los servicios el 1 de enero de 1921. La duración del contrato sería de diez años, concediéndose la subvención sobre la base de las millas recorridas, y teniendo en cuenta que las cifras totales no podrían exceder de 1.454.208 pesetas para el servicio de Canarias; de 4.520.000 pesetas para el de África y de 4.064.832 pesetas para el de Baleares, siendo la suma total anual de 10.039.040 pesetas.<sup>63</sup> El contrato abarcaba un recorrido de 575.044 millas<sup>64</sup> y se firmó el 11 de abril de 1921, rubricado por Antonio Marín Hervás, subsecretario del Ministerio de Fomento y director general de Comercio e Industria, en nombre del Estado; Ernesto Anastasio Pascual, por Compañía Trasmediterránea y Vicente Ferrer Peset por Isleña Marítima. Trasmediterránea e Isleña Marítima habían acordado que la primera cediera a la segunda los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares del cuadro C, segundo grupo Baleares, autorizando el Gobierno esta cesión con ciertas condiciones.<sup>65</sup>

Para estos servicios por Isleña Marítima quedaban afectos los buques *Rey Jaime I*, *Rey Jaime II*, *Ciudad de Palma*, *Mallorca*, *Bellver*, *Balear* e *Isleño*. A pesar de la cesión que Trasmediterránea había efectuado a Isleña Marítima, seguía siendo responsable directa del exacto cumplimiento de los servicios encomendados, supliendo con su flota a los buques afectos al servicio de Baleares que, por cualquier circunstancia, fueran necesarios para el correcto desempeño del citado servicio. Para la realización de las líneas que abarcaba la proposición con arreglo a las cláusulas establecidas en el pliego de condiciones, Trasmediterránea elaboró un listado de 32 buques.

El real decreto de 11 de noviembre de 1921 convocaba a las compañías navieras nacionales para que presentaran proposiciones para adjudicarse los servicios interinsulares de Canarias, así como los correspondientes a los territorios occidentales de África por un período de diez años.<sup>66</sup> Trasmediterránea y la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios optaron a la concesión de esos servicios, resolviéndose, mediante real decreto orden del Ministerio de Fomento, a favor de la segunda.<sup>67</sup> La concesión se justificó por diversas razones. Aunque ambas propuestas aceptaban el mismo tipo de subvención de 1.903.374 pesetas, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios presentaba mejoras más aceptables que la propuesta de Compañía Trasmediterránea.

Igualmente, durante el tiempo que la Compañía de Vapores Correos Interinsulares de Canarias había estado prestando sus servicios no dio lugar a reclamación alguna, y para ello presentó certificaciones de los buenos servicios prestados durante la vigencia del último contrato expedidas por autoridades civiles y militares y de diversas corporaciones y entidades públicas de Canarias. El sentir general del pueblo canario era de satisfacción hacia los servicios que prestaba la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios. Sucesos desastrosos acaecidos en las islas en los que la naviera contribuyó a paliar sus consecuencias, hicieron que todos los estamentos insulares se volcaran para apoyar, cuando fue necesario, a esa compañía.

---

<sup>63</sup> *Gaceta de Madrid*, nº 345, 10 de diciembre de 1920, pp. 1049-1050.

<sup>64</sup> Sobre esta subvención pesaban los descuentos del impuesto de pagos del Estado, que suponían un 1,20% y también el 4% para fines benéficos a favor de las tripulaciones de los buques. Asimismo, había que considerar la deducción que se aplicaba por las millas no recorridas, aunque dicha circunstancia obedeciera a causa de fuerza mayor y a pesar de que se hubiera realizado todo el gasto o la mayor parte a que obligaba la realización del propio servicio a cubrir.

<sup>65</sup> *Gaceta de Madrid* nº 62, 3 de marzo de 1921.

<sup>66</sup> El concurso convocado por real decreto de 25 de julio de 1920 no incluía los servicios interinsulares de Canarias, ya que tenían un año más de vigencia.

<sup>67</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 12 de 12 de enero de 1922, pp. 215-216.

La junta examinadora tuvo en cuenta, además, que Trasmediterránea no detallaba en su proposición la clasificación de sus buques, y aunque esta exigencia no era obligatoria hasta el momento de la firma del contrato, su omisión impedía conocer, a priori, esos importantes datos de los buques. Por el contrario, la naviera competidora sí detalló la clasificación y presentó mejoras como la de la instalación radiotelegráfica. Por último, se señaló la fecha de 1 de enero de 1922 como la de implantación de los servicios.

### 6.3.5.2 Segundo contrato con el Estado (1930)

El 5 de diciembre de 1930 se convocó concurso público entre españoles o entidades españolas para contratar la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares. Estos servicios comprendían:

- a) de la Península con el archipiélago balar.
- b) de la Península con el norte de África.
- c) de la Península con el archipiélago canario.
- d) de la Península con Fernando Poo.
- e) interinsulares de Canarias.

En la convocatoria de este nuevo concurso tenemos que destacar la incorporación de los servicios que correspondían a Península-Fernando Poo, así como la de los interinsulares canarios que no se contemplaron en anteriores contratos, lo que se justificó por la renuncia del concesionario, que hasta entonces prestaba esos servicios, cuando aún restaba un año para que finalizase el contrato con el Estado. En esta nueva convocatoria también se incluyeron los servicios intercoloniales en los territorios del golfo de Guinea.

El 29 de diciembre la Junta de Concursos procedió a la apertura del único pliego presentado que correspondía a Compañía Trasmediterránea, representada por Manuel Soto Redondo y Salvador Canals Vilaró. En la proposición de Trasmediterránea se detalla que se trataba de una naviera de entidad nacional, como lo atestiguaba el hecho de venir prestando, directa o indirectamente, la mayor parte de los servicios que ahora se presentaban a concurso y para demostrarlo mostraba la correspondiente documentación. Trasmediterránea se comprometía a prestar todos los servicios contenidos en las tablas anejas al pliego de condiciones, obligándose, además, a prestar estos servicios por la subvención global de 20.091.846 pesetas por año en cada uno de los dos primeros de vigencia del contrato, y respecto de los otros dieciocho años de la duración de éste, por la subvención que resultase de las revisiones bienales de la misma y ofrecía una flota de 45 barcos.<sup>68</sup>

Los apoderados de Trasmediterránea exhibieron los certificados de clasificación de todos los buques relacionados, excepto los pertenecientes a las unidades que estaban en construcción y los de los buques *Vicente La Roda* y *Ciudad de Palma*, que se encontraban sometidos a importantes reparaciones y se presentarían cuando terminasen dichas obras. El 8 de abril de 1931 se otorgó escritura de contrato de servicios marítimos por el importe citado y una fianza por 3.200.000 pesetas.

La aspiración de Dómine de aglutinar todas las comunicaciones marítimas, rápidas y regulares en su naviera se vio cumplida en 1930 con la adquisición de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares

---

<sup>68</sup> En la *Gaceta de Madrid* número 31, correspondiente al 31 de enero de 1931, se publicó la real orden del Ministerio de Marina aprobando el concurso y adjudicación de los servicios de comunicaciones marítimas a Compañía Trasmediterránea. En dicha real orden se establecía como fecha para el inicio de los servicios el 1 de febrero de 1931.

Canarios.<sup>69</sup> La flota estaba integrada por los buques *La Palma*, *Viera* y *Clavijo*, *León* y *Castillo*, *Lanzarote*, *Fuerteventura*, *Gomera* e *Hierro*.

Las negociaciones entre la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios y Trasmediterránea estuvieron representadas por Emilio Ley y Juan March, que acordaron el traspaso de la concesión de los servicios marítimos a la segunda acatando con ello la recomendación del Gobierno. En las conclusiones convinieron que tanto el personal de mar como el de tierra se integrarían de pleno derecho en Trasmediterránea, respetando sus haberes y antigüedad.

La real orden de 27 de junio de 1930, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 2 de julio 1930, legalizó la absorción efectuada por Trasmediterránea y, por tanto, pasaron a su propiedad todas las instalaciones y posesiones que la naviera canaria poseía, tanto en las islas como en la vecina costa africana.

#### 6.4 COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA Y LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

Que Trasatlántica acabara vendiendo el astillero de Matagorda a la Sociedad Española de Construcción Naval revela el fracaso en la gestión de la factoría en manos del marqués de Comillas y su equipo, como hemos visto en el apartado correspondiente. Hasta 1914 el astillero había vivido una atonía en la que la mayor parte de los quince buques construidos desde 1909 hasta entonces habían sido encargos de Trasatlántica o empresas afines y sumaban apenas 689 toneladas. De modo que cuando La Naval mostró interés, desde la parte vendedora dieron facilidades para alcanzar un acuerdo, como así sucedió.

En 1918 Compañía Trasatlántica era la mayor naviera española en toneladas de arqueo bruto (105.978 TRB), tenía en construcción cuatro buques que sumaban casi 25.000 TRB y tenía 23 buques en servicio.<sup>70</sup> En el mismo año, Compañía Trasmediterránea era la primera en flota al disponer de 57 buques y 74.376 TRB, sin contar con las 11.000 toneladas que suponían los diez buques de Isleña Marítima, cuya gestión se mantuvo independiente, aunque controlada por aquella.

España se había mantenido neutral en el conflicto y Trasatlántica haría lo propio, sujeta al contrato firmado con el Estado, aunque en 1918 el Gobierno requisó los trasatlánticos *Alfonso XIII*, *P. de Sarrástegui* y *Antonio López* para el traslado de tropas norteamericanas a territorio francés. Desde el comienzo del conflicto armado, el marqués de Comillas había ofrecido la disponibilidad de su flota para garantizar el abastecimiento nacional, ante la previsión, como así ocurriría, de escasez de productos básicos. Claro que, ante la limitación de que pudiera especular como lo hicieron otros navieros y, en especial, los establecidos en Bilbao, solicitó al Gobierno un incremento de fletes del 25%.

Sin embargo, la verdad de los números es testaruda. A pesar de que los beneficios de Trasatlántica en los ejercicios de 1913 y 1914 se habían visto incrementados en un 107% y entre 1913 y 1916 en algo más de un 300%, la postura victimista de Trasatlántica en su insistencia comparando su situación con las del resto de las navieras españolas le llevaría a iniciar un expediente de rescisión de contrato contra el Estado con el argumento de “los daños causados por la guerra”.<sup>71</sup>

Sin embargo, es de advertir que en el transcurso de la Primera Guerra Mundial, el marqués de Comillas inició una notable andadura empresarial, en la que diversificaba sus intereses. Es el caso de la constitución de la Sociedad Española de África, en 1914, embrión de la Compañía Franco-Española del

---

<sup>69</sup> Esta naviera se fundó el 24 de septiembre de 1888 en Las Palmas de Gran Canaria con el exclusivo fin de optar a la concesión de una línea marítima regular entre los puertos de Canarias.

<sup>70</sup> CERVERA PERY, José (1990). *La Marina mercante española. Historia y circunstancia*, p. 104, editorial San Martín, Madrid

<sup>71</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA (1920), *Memoria*, p.16.

Ferrocarril de Tánger a Fez y la sociedad Electra Hispano Marroquí, en 1916 y la participación accionarial en la Compañía Minera Hispano-Africana, Consorcio Español e Aseguradores y Crédito y Docks. En 1918 adquirió paquetes de acciones en el Banco de Crédito Industrial y en la Compañía Española de Locomoción Aérea, además de mostrar interés por la construcción de un hotel en Barcelona, del mismo modo que lo había hecho en Madrid con el hotel *Ritz*. En 1919 se procedió a la constitución de la Sociedad de Electrificación Industrial, cuyo objeto social será la explotación de saltos de agua.<sup>72</sup> Todavía en 1920, Claudio López se involucraría en una sociedad denominada Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE), en la que aparece vinculado a un personaje de la historia contemporánea de Cataluña llamado Francesc Cambó. En ese mismo año impulsó la creación de un nuevo banco que se llamará Banca López Brú, fruto de una transformación de la antigua firma Banca C. López.

#### 6.4.1 PROBLEMAS FINANCIEROS Y POSIBLES SOLUCIONES

A partir de 1919 y aunque Trasatlántica registrase aparentes beneficios en sus cuentas de explotación, la compañía se vio en la necesidad de acudir a fuentes de financiación para mantener su actividad mercantil y la renovación de la flota. El 2 de junio de 1920 se realizó una ampliación de capital por importe de 22.415.500 pesetas, con lo que el capital social de la empresa se situó en 50.055.500 pesetas. Unos días antes, el 28 de mayo, se había hecho una emisión de cien mil obligaciones de 500 pesetas cada una al 6%. La situación volvería a repetirse en 1922, cuando mediante real decreto de 14 de febrero se autoriza a Trasatlántica para la emisión de nuevas obligaciones por encima del límite permitido por el Código de Comercio, lo que se traduciría en otras cien mil al mismo tipo y un plazo de veinte años.

El 16 de mayo de 1925 Trasatlántica emitió otro paquete de 102.700 obligaciones especiales por importe de 51.350.000 pesetas, al 5,50% y un plazo de 25 años. Seis meses más tarde se produciría una nueva emisión de 120.000 obligaciones de 500 pesetas que sumaban 60 millones de pesetas a 23 años, a partir de 1928; en esta nueva emisión el estado garantizaba tanto el pago de intereses como la amortización y lo mismo se repetiría con la emisión de 59.900 obligaciones al 6% por importe de 29,9 millones de pesetas al 6% anual a partir de 1927. De modo que, como destaca Díaz Cano, cuando llegó 1925 las obligaciones emitidas por Trasatlántica alcanzaban la cuantía de 236.337.000 pesetas, aunque el 52% de ellas tenían la garantía del Estado español.

Ello demuestra que la situación financiera de Trasatlántica no atravesaba su mejor momento, pues la tendencia creciente en la necesidad de captar financiación a través de la emisión de obligaciones, contrasta con el registro de beneficios, aunque en las memorias parece que se trata de un episodio maquillado, como podemos observar en la tabla 6.1.

Lo cierto es que la realidad contable y financiera de Trasatlántica estaba muy lejos del ideal de una empresa sólida y solvente. En el balance correspondiente a 1927 se observa que los fondos propios solo financiaban el 27% del activo fijo de la compañía y la masa acreedora se encontraba financiada en un 60% por un valor del activo fijo “que seguramente distaba bastante del valor de mercado del mismo”. De modo que, como precisa Díaz Cano, al fallecimiento del segundo marqués de Comillas en 1925, la herencia mercantil que le dejó a su heredero “solo podrá ser calificada como envenenada”.<sup>73</sup>

Cuando terminó la Gran Guerra y fueron restablecidos los tráficos marítimos internacionales, se extendió una crisis generalizada que se extendió al sector naviero con una notable caída del tonelaje de carga transportada. Para Trasatlántica, la situación revistió especial preocupación ante la importante

<sup>72</sup> Para más detalles, véase: RODRIGO, Martín (2000). *Los marqueses de Comillas 1817-1925*. Antonio y Claudio López, pp. 203-256 y 299-319, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>73</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 104.

caída en el flujo de emigrantes desde España hacia América. En 1921, el número de éstos fue de 62.527, lo que representaba un descenso del 57% con respecto al año anterior, de modo que con este dato y el criterio generalizado de la crisis naviera internacional, el marqués de Comillas se apresuraría a pedir al Gobierno nuevas medidas de protección y ayuda; lo cual derivaría en la presentación ante las Cortes, por parte del ministro de Fomento, de un proyecto de ley de protección a las industrias nacionales de construcción naval y navegación, si bien para los intereses de Trasatlántica habrían de transcurrir cuatro años para que este proyecto de ley fuera modificado y entrara en vigor. En el año que nos referimos, 1921, sucedió el desastre de Annual, que conmocionaría a la sociedad española y en el que el traslado de una parte de los efectivos militares se hizo a bordo de barcos de Trasatlántica.<sup>74</sup>

Tabla 6.1 Beneficios y obligaciones de Trasatlántica 1919-1925

Año	Beneficios	Obligaciones
1919	1.822.800	11.175.617
1920	1.822.800	62.887.000
1921	1.822.800	96.462.000
1922	1.822.800	100.075.000
1923	1.822.800	100.081.000
1924	1.822.800	147.867.000
1925	1.827.700	215.510.000

Fuente: *Memorias* 1919-1925. Compañía Trasatlántica, Obligaciones en circulación (en pesetas)

Mediante real decreto de 14 de febrero de 1922, del Ministerio de Fomento, se procedió a una revisión del contrato entre el Estado y Trasatlántica en lo referido al cuadro B de la ley de 14 de junio de 1909, con un incremento de la subvención con cargo a un crédito extraordinario del Estado; a partir de entonces se fijaría, además, un sistema de revisión bianual y se volvía a demostrar la posición de privilegio de que gozaba en las altas esferas tanto Trasatlántica como la figura de su presidente y su conexión directa con la Casa Real española.

#### 6.4.2 LA ETAPA DE PRIMO DE RIVERA

En septiembre de 1923, tras el golpe del general primo de Rivera y el apoyo explícito del monarca Alfonso XIII, se inicia una nueva etapa en la historia contemporánea española, que fue recibida con agrado por la ciudadanía española ante la sucesión de acontecimientos de la guerra de Marruecos y el desgaste de la inconsistencia del régimen monárquico liberal. Entre las personalidades que se sumaron desde el primer momento a las tesis de Primo de Rivera figura Claudio López Brú, quien, pese a su aparente discreción respecto de la escena política, entendía que el nuevo régimen era el mejor posible para sus intereses económicos, habida cuenta, además, de la proximidad y estrecha relación con el general a través de su sobrino y heredero, Juan Antonio Güell.

A pesar de las buenas relaciones entre la cúpula del poder político y la presidencia de Trasatlántica, surgieron desavenencias cuando el Gobierno nombró a una comisión para el estudio del contrato existente y que estaría formada por el director general de Navegación y Pesca Marítima y representantes del Consejo de Economía Nacional, Liga Marítima Española y la Asociación de Constructores Navales Nacionales, además de la propia afectada. Trasatlántica planteó la necesidad de renovar el contrato vigente firmado en 1910 y modificado en 1922; como quiera que la situación no avanzara de acuerdo a

<sup>74</sup> Un año después, Trasatlántica atravesaba por una etapa de dificultades financieras y el marqués de Comillas encontró la solución con la incorporación e implicación en la junta de gobierno de cuatro personalidades de otras tantas entidades bancarias, caso del marqués de Urquijo, presidente del Banco Urquijo; marqués de Cortina, presidente del Banco Español de Crédito; Antonio Bacigalupi, presidente del Banco Hispano Americano y el conde de Gamazo, presidente de Arnús Gari.



los intereses de la naviera, el marqués de Comillas desplegó toda su influencia política y financiera, hasta que consiguió lo que se proponía. Las negociaciones desembocaron en un decreto-ley de 6 de abril de 1925 por el que se modificaría el contrato y sustituía el sistema de subvención por uno de absorción de déficits hasta un límite de 28,3 millones de pesetas. El nuevo contrato entre el Estado y Trasatlántica sería firmado el 21 de agosto de 1925 por un periodo de 25 años, es decir, hasta 1950. La prórroga del contrato establecía que el Gobierno decidiría dónde debía Trasatlántica construir sus buques, lo que provocó una crisis en las relaciones con La Naval, que hasta entonces tenía el monopolio en la construcción de la flota de la compañía.

El nuevo contrato supondría, además, un mayor control por parte del Gobierno en la gestión de Trasatlántica. Para la baja de los buques *Alfonso XII*, *Montserrat*, *Alicante* y *P. de Satrústegui*, la compañía necesitó la autorización gubernamental, lo que se produciría mediante real orden de 24 de abril de 1926. La línea a Fernando Poo sería traspasada en febrero de 1925 a la Compañía Colonial de África, filial de Trasatlántica, que extenderá sus negocios a Cabo Juby, Río de Oro y Marruecos.

En 1925, Trasatlántica ajustó el capital social mediante una reducción de 2.563.275 pesetas, por lo que el resultante quedaría fijado en 47.492.225 pesetas, correspondiente a 16.835 acciones ordinarias de 2.310 pesetas y 6.257 acciones preferentes de 1.375 pesetas.<sup>75</sup> Un año después, mediante real orden de 9 de junio de 1926, el Gobierno reordenaría el conjunto de las líneas de soberanía a cargo de Trasatlántica, de acuerdo con lo indicado en la tabla 6.2.

Tabla 6.2 Reordenación de las líneas de Trasatlántica (1926)

Itinerario	Viajes año	Antes R.D.
Línea del norte a Cuba y México	16	12
Línea Mediterráneo-Argentina	14	12
Línea Mediterráneo-Canarias-Cuba-México-EE.UU.	14	12
Línea Mediterráneo-Venezuela-Colombia-Pacífico	11	12
Línea Filipinas	3	7
Línea del norte a Nueva York	9	4

Fuente: Compañía Trasatlántica. *Memoria* 1925

Cuando esto sucedía, hacía poco más de un año que había fallecido el segundo marqués de Comillas, el 18 de abril de 1925. Su delicada salud se había complicado a consecuencia de una bronconeumonía y falleció a la edad de 72 años. Siguiendo indicaciones del rey Alfonso XIII, la comitiva fúnebre pasó por delante del Palacio Real de Madrid, en medio de un gran pesar y muestras de respeto hacia su persona y su obra. Los buques de Trasatlántica ondearon sus banderas a media asta en señal de duelo y desde todo el entorno en el que se había movido a lo largo de su vida llegaron numerosas muestras de condolencia.

#### 6.4.3 JUAN ANTONIO GÜELL Y LÓPEZ, TERCER MARQUÉS DE COMILLAS

Puesto que Claudio López falleció sin descendencia directa, tanto el título del marquesado de Comillas como la presidencia del grupo empresarial recayó, como hemos citado, en su sobrino Juan Antonio Güell y López (1874-1958), primogénito de los diez hijos del matrimonio formado por Eusebio Güell y su esposa Luisa López Brú, hermana del finado y nieta de Antonio López y López. El perfil del tercer marqués de Comillas distará mucho del de sus predecesores, pues prestará más atención a su faceta como político e intelectual que como empresario, lo cual no será inconveniente para que emprenda

<sup>75</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 110.

algunas actuaciones próximas a la oligarquía catalana. Lo cierto es que bajo su presidencia, como enfatiza Díaz Cano, Trasatlántica “iniciará un camino de servidumbre que abocará a esta histórica naviera a su práctica desaparición”<sup>76</sup> tras la guerra civil, si bien hemos de señalar que la inestabilidad derivada de la Segunda República y los primeros años de la inmediata posguerra fueron factores que escaparon del control del tercer marqués de Comillas.

Como hemos visto, a final de 1925 la situación financiera de Trasatlántica mostraba un perfil preocupante debido al fuerte endeudamiento financiero en forma de obligaciones en circulación, que alcanzaba la cifra de 215,5 millones de pesetas, lo cual sumado a 20,8 millones de pesetas en obligaciones en cartera, sumaba un total de 236.337.000 pesetas. La financiación de la naviera se apoyaba en una masa acreedora obligacionista que multiplicaba por cinco el montante del capital social, que era de 47.492.225 pesetas, de modo que, como hemos detallado anteriormente, entre 1925 y 1928 la compañía había puesto en circulación tres nuevas emisiones de obligaciones respaldadas por el aval del Estado por importe de 119 millones de pesetas. La última de estas emisiones, correspondiente a 1928, por importe de 37,7 millones de pesetas, puso en circulación 175.400 obligaciones de 500 pesetas al 5% anual y un periodo de amortización de 22 años, lo cual quiere decir que finalizaría el 31 de diciembre de 1950. Destaca Díaz Cano que esta emisión “se cubriría con facilidad, lo que viene a refrendar que los problemas financieros de la naviera todavía no habían alcanzado eco entre los inversionistas; hecho éste al que contribuirá la tradicional opacidad de las cuentas de la naviera”.<sup>77</sup>

En 1927 se produjo una nueva vuelta de tuerca en las relaciones entre el Estado y Trasatlántica, a raíz de la promulgación de un real decreto del Ministerio de Marina por el que se creaban los cargos de delegado e interventor del Estado en la naviera; el primero dependía de la Dirección General de Navegación y aunque se aprecia que el Gobierno y la administración del Estado querían tener un mayor control sobre la situación financiera de la compañía, no lo es menos que el apoyo oficial estará siempre del lado de Trasatlántica. Lo pone de manifiesto una real orden de 28 de abril de 1929, que permitirá el establecimiento de un sistema de liquidaciones mensuales por el que el Estado cubría los gastos de explotación, las primas de seguro y las cargas financieras de las obligaciones avaladas o no por el Estado.<sup>78</sup>

Sin embargo, el apoyo gubernativo se tornaría también en exigencias, de modo que una real orden de Marina de 21 de julio de 1929 requerirá a Trasatlántica para que incorpore a la mayor brevedad posible dos trasatlánticos con destino a la línea de América del Sur. Una real orden de 27 de agosto siguiente establecería los nuevos servicios adscritos al contrato oficial, con el resultado de tres expediciones menos respecto del aprobado en 1925. Y así se llegaría al 23 de octubre de 1929, cuando se publicó un acuerdo del Gobierno por el que rescindía el contrato vigente entre el Estado y Trasatlántica, quedando en forma provisional hasta que no se adjudicara uno nuevo.

Incluso, el Estado se llegó a plantear asumir el activo y el pasivo de Trasatlántica, lo que en la práctica hubiera supuesto su desaparición; momento en el que se inician conversaciones entre las partes para tratar de mantener a flote a la naviera, fruto de cuyas negociaciones Juan Antonio Güell aceptará perder el activo y el pasivo a cambio de proceder a un incremento del capital social por importe de 20 millones de pesetas. En esta situación, Trasatlántica podría acudir al nuevo concurso anunciado por el Gobierno, aunque las conversaciones quedarían en suspenso debido a un cambio de gabinete. Es de advertir que,

---

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 114.

<sup>77</sup> *Ibidem*, p. 116.

<sup>78</sup> *Ibidem*, p. 118.

pese a las dificultades reseñadas, Trasatlántica declaró beneficios en los ejercicios comprendidos entre 1925 y 1929, en que oscilaron entre 1,8 millones y 1,7 millones de pesetas.

#### 6.4.4 EVOLUCIÓN DE LA FLOTA 1913-1930

Entre 1912 y 1914 varios buques de Trasatlántica acudieron a México para repatriar a los súbditos españoles que huían de los sucesos de la revolución mexicana, por lo que se dispuso el alistamiento de los trasatlánticos *Antonio López*, *Alfonso XII*, *Alfonso XIII* y *Montevideo*. En 1913 causaron baja los buques *San Francisco*<sup>79</sup> y *Rabat*. El 5 de febrero de 1915 se produjo la “estúpida pérdida”, como la calificaría González Echegaray, del buque *Alfonso XIII* en el puerto de Santander, cuyo rescate no fue posible por escasez de medios extranjeros debido a las vicisitudes de la Gran Guerra. Para sustituirle, a toda prisa, fue adquirido el trasatlántico *Oceana*, ex *Scott*, “uno de los mejores galgos británicos en la ruta de Sudáfrica”<sup>80</sup>, que fue rebautizado *Alfonso XIII* (2º).

En julio de 1916 se perdió el buque *Fernando Poo* por varada en aguas del mar de Joló. A bordo de los buques *Manuel L. Villaverde*, *Cataluña* e *Isla de Panay* regresaron a Europa los refugiados alemanes de las colonias del Camerún. Debido al cierre del canal de Suez como consecuencia del conflicto armado, la línea de Filipinas exige dar la vuelta por África y en uno de esos largos viajes se perdió el trasatlántico *C. de Eizaguirre*, el 27 de abril de 1917, al chocar con una mina cuando navegaba en demanda del puerto de Ciudad del Cabo; desaparecieron 130 personas entre pasajeros y tripulantes.<sup>81</sup> En ese mismo año, el buque *C. López y López* trajo a remolque desde EE.UU. al primer submarino de la Armada española, llamado *Isaac Peral*, construido en aquel país.

En 1917 entraron en servicio los buques *San Carlos* y *Santa Isabel*, primeras construcciones de La Naval en el astillero de Matagorda. Cuando ya había terminado la Gran Guerra, el buque *Manuel Calvo*, en viaje a Constantinopla cargado de refugiados extranjeros que el gobierno español devolvía a través de Turquía, chocó con una mina cuando navegaba en el estrecho de Dardanelos. El barco aguantó la explosión, pero perdieron la vida 26 tripulantes, ocho marineros de la Armada que iban de escolta y 71 pasajeros. En ese mismo año, los trasatlánticos *Antonio López*, *P. de Satrústegui* y *Alfonso XIII* cruzaron el Atlántico desde Burdeos a Nueva York para la repatriación de tropas norteamericanas.<sup>82</sup>

El buque *Santa Isabel* se perdió el 2 de enero de 1921 después de tocar fondo con un bajo en la costa gallega, en las proximidades de la isla de Sálvora. Perdieron la vida 213 personas y lograron salvarse 29 pasajeros y 27 tripulantes.<sup>83</sup> Ese mismo año, el buque *Alicante* fue requisado para servir de buque hospital en la guerra de Marruecos y el 28 de junio, el buque *Manuel L. Villaverde* se perdió en un temporal en las proximidades de cabo Palmas.

En el transcurso de 1923 entraron en servicio los buques *Cristóbal Colón*, *Alfonso XIII* y *Manuel Arnús*. Como veremos a continuación, los dos primeros tardaron en construirse siete años y estaban inspirados en los buques de la clase *Reina Victoria Eugenia*. La puesta en servicio del tercer *Alfonso XIII* determinó que el segundo con este nombre pasara a llamarse *Vasco Núñez de Balboa*. El 26 de marzo del citado año se perdió el buque *Cataluña* en Punta Durnford, a la entrada de Río de Oro, cuando cubría la línea

<sup>79</sup> Vendido al armador catalán Tintoré y renombrado *Telmo*; resultó hundido el 14 de febrero de 1916 después de un abordaje con un remolcador cuando maniobraba en el río Mersey.

<sup>80</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *La Marina cántabra. Desde el vapor*. Tomo III, p. 236, Diputación de Cantabria, Santander.

<sup>81</sup> Para más detalles, véase: MOLINA FONT, Julio (2002). *Cádiz y el vapor correo de Filipinas Carlos de Eizaguirre (1904-1917). Historia de un naufragio*, pp. 81-123, Universidad de Cádiz.

<sup>82</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 237.

<sup>83</sup> Para más detalle, véase: MARRERO ÁLVAREZ, Manuel. *Recuerdos del pasado. La historia olvidada del vapor Santa Isabel* (en [www.puentedemandando.com](http://www.puentedemandando.com), publicado los días 20 y 25 de agosto de 2016).

de Guinea. Al año siguiente, el 10 de octubre, el buque *Ciudad de Cádiz*, adscrito al mismo servicio, tocó fondo en un bajo entre San Carlos y Santa Isabel y se perdió para siempre.

En ocasiones el buque *Manuel Arnús* cubrió también la de Nueva York. En los años de la ley Volstead (ley seca) se suspendió la escala en San Juan de Puerto Rico en los viajes de ida. En 1926, cuando Trasatlántica quiso encontrar nuevos ingresos, lo dedicó a los cruceros de turismo, que entonces era una actividad elitista y novedosa. Pintado de blanco immaculado, con la chimenea de amarillo y dos franjas rojas en el tercio superior dibujando la bandera española –lo cual recordaba, claramente, a la contraseña de Compañía Trasmediterránea, constituida el 26 de noviembre de 1916– y remozado en su habilitación, entró de nuevo en servicio y en este tráfico se mantuvo por espacio de unos pocos años.

Uno de los ejemplos más notables de este tráfico es el viaje denominado *Visit romantic Spain*, del que en el *Libro de Información* del pasajero de 1926, sirve de ejemplo el viaje ofrecido aquel año entre Nueva York y Sevilla, “vía el pintoresco río Guadalquivir (...). El viaje incluye excursiones guiadas a las ciudades españolas más antiguas: Granada, Córdoba, Madrid, Toledo y El Escorial. De modo que esta experiencia hay que incluirla en la historia de los primeros cruceros de turismo realizados en España y, posiblemente, el primero de carácter oceánico bajo bandera española. En este tipo de tráfico, Trasatlántica empleó también el buque *Reina María Cristina*, que se hizo popular en las regatas de Cowes, con sus viajes desde Santander y Pasajes a Southampton “pintado de blanco y con su airosa proa de violín y su chimenea pintada de amarillo y rojo”<sup>84</sup>,

En 1927 hizo un viaje fuera de su itinerario habitual, en el que zarpó desde Barcelona y recaló en Guinea española, así como en puertos de colonias británicas e inglesas del golfo de Guinea. Después continuó a Inglaterra y el 28 de octubre encalló en Portland Bill.<sup>85</sup> Después de haber vivido seis meses en Nueva York, el 13 de junio de 1930, el poeta español Federico García Lorca embarcó en este buque en el puerto de La Habana.

El periodo comprendido entre 1926 y 1929 recoge movimientos de importancia en la composición de la flota de Trasatlántica, con la venta de los buques *Alfonso XII*, *Montserrat*, *San Carlos*, *P. de Satriástegui* y *Vasco Núñez de Balboa*, que serían desguazados en Italia y la entrada en servicio en 1928 de “los tres Comillas”, como se dio en llamar a los buques *Juan Sebastián Elcano*, *Magallanes* y *Marqués de Comillas*. La proximidad con la Casa Real se traduciría en el madrinazgo de la infanta Isabel de Borbón en la botadura del buque *Marqués de Comillas*; de la reina Victoria Eugenia en la botadura del buque *Magallanes* y la visita de Alfonso XIII al buque *Reina María Cristina* en el puerto de Santander, tras unas obras de modernización, en las que, entre otras novedades, había incorporado servicios de agua caliente y fría en los baños y lavabos.

En 1927, cuando se vendió para desguace el segundo *Alfonso XIII*, Trasatlántica se quedó sin barcos de dos chimeneas, que entonces decían mucho en la mar. Y es que, mientras estuvieron a flote, los buques *Alfonso XII*, *Alfonso XIII*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Isla de Luzón*, *Colón* y *Covadonga* eran, en el decir de González Echegaray, “el regusto añejo de los viejos correos” y habían dado “una patente romántica de naviera grande”.<sup>86</sup>

En 1929, cuando Trasatlántica se vio forzada a reducir sus servicios, los “tres Comillas” pasaron a cubrir la línea Mediterráneo-Venezuela-Colombia, con cabecera en Barcelona y escalas en Cádiz, Santa Cruz

---

<sup>84</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *La Marina cántabra. Desde el vapor*, p. 238, Diputación Provincial de Cantabria, Santander.

<sup>85</sup> AGUILERA, Gemma. *Agente 447*. El libro es una biografía de un personaje llamado Pedro Urraca Rendueles, que en su juventud había estado embarcado en este buque como radiotelegrafista.

<sup>86</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 236.

de Tenerife, Puerto Rico, Santo Domingo, La Guaira, Puerto Cabello, Curazao, Colombia y Panamá. El precio de un pasaje en primera clase desde España a Cuba era de 1.500 pesetas, 1.000 pesetas en segunda y 700 en tercera clase.

El buque *San Carlos* continuó en la línea de Guinea, alternando en el citado servicio con otros barcos de Trasatlántica hasta su enajenación en 1928.<sup>87</sup> A finales del año siguiente, el 7 de diciembre de 1929, el buque *Isla de Panay* embarrancó en el bajo de los Primos, en Fernando Poo y también sería declarado pérdida total. Mediante real orden de 28 de febrero de 1930 se suprimiría el servicio a Filipinas, lo que conllevó la baja del buque *C. López y López*, que sería vendido para desguace en Italia. También siguió el mismo camino el buque *San Ignacio de Loyola*, que hacía de pontón en el puerto de Barcelona, relevándole el buque *Alicante*, que ya no volvería a navegar más.

## 6.5 LOS BUQUES SAN CARLOS Y SANTA ISABEL

El proyecto había sido desarrollado por la firma británica Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., de Wallsend on Tyne, tramitado a través del Advisory Committee de Londres y con la cobertura técnica de Vickers Limited. La fiabilidad del astillero al que le había sido encomendado el pedido de los planos y las especificaciones técnicas estaba fuera de toda duda, pues tenía un reconocido prestigio internacional.<sup>88</sup>

Las turbinas Parsons Marine se fabricaron bajo licencia en los talleres del arsenal de Ferrol, siendo las primeras de su clase que se montaron en España; pero la factura extranjera se advertía en la mayoría de los suministros: las calderas procedían de la firma Howden y otros suministros de las firmas Clarke Chapman, Hastie, Roger, Stone, Beardmore, Cockburn, Hewgelhardt, Yorkshire Cooper, etc.<sup>89</sup> La industria nacional suministraría diversos materiales de Altos Hornos de Vizcaya a través de la Central Siderúrgica de Ventas.

Dado el elevado número de suministradores extranjeros, británicos en este caso y estando Europa en guerra, los retrasos serían una constante. Prueba de ello es que el buque *San Isabel* sería botado en agosto de 1915 a falta de los grifos de fondo, los ejes y las hélices propulsoras y en la grada que dejó libre se puso la quilla del buque *San Carlos*, lo que se hizo coincidir con la hinca del primer pilote de la nueva grada. En octubre de 1916 el primer buque salió a pruebas de mar, mientras que el segundo se retrasaría hasta el verano de 1917.

Los precios reflejaron las circunstancias. El presupuesto inicial del buque *Santa Isabel* se cerró en 2.635.000 pesetas y el precio final ascendió a 3.787.645 pesetas. A pesar de los retrasos y los perjuicios ocasionados, Trasatlántica señaló los fallos de infraestructura y operatividad de que adolecía la factoría y lo hacía con el conocimiento que tenía de su antiguo astillero para prevenir ante obras futuras. En los informes se expone la desorganización en la sección de pedidos, la escasez de maquinaria y los problemas derivados de la selección de personal, la falta de un muelle de armamento y de máquinas suficientes, la desorganización entre los trabajos de nueva construcción y de reparaciones, y la excesiva centralización en la toma de decisiones, en el que primaban las decisiones de los técnicos ingleses. Lo cual, como señala Romero, “parece justificado el argumento si se valoran las demoras y aumentos que

---

<sup>87</sup> Vendido a la Empresa Naviera de Cuba en 160.000 dólares, se le hicieron obras por importe de otros 240.000 dólares, siendo abanderado con el nombre de *Presidente Machado*. Cuando enarboló bandera cubana fue el mayor buque de la flota mercante de aquel país y se reestrenó en la línea Cuba-Puerto Rico-Venezuela. A la caída de Machado fue rebautizado *Cuba*.

<sup>88</sup> Prueba de ello es que el expediente tiene el número de orden 960, lo que nos proporciona una idea de su capacidad industrial.

<sup>89</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, p. 360, Universidad de Cádiz.

se experimentaban en un mercado de guerra en que precios y tiempos apenas se mantenían establecidos unas semanas, cuando para cualquier compra de suministros había que hacer consulta a Ferrol”.<sup>90</sup>

Ambos buques respondían al criterio de vanguardia tecnológica de la época y aunque una parte de los materiales a emplear en su construcción tendría procedencia británica, por primera vez la fabricación del equipo propulsor sería de factura nacional. El arsenal de Ferrol estaba en posesión de la patente para fabricar bajo licencia las turbinas Parsons y a ella se le asignó el oportuno contrato firmado con la Sociedad Española de Construcción Naval, de la que dependía, para el suministro de los equipos principales, auxiliares y calderas. Se trataba de turbinas engranadas que accionaban dos hélices y habría de permitirles navegar con holgura a una velocidad de 12,5 nudos.

En cuanto a su fisonomía externa, estos barcos ofrecían algunos detalles que eran reflejo de la modernidad del momento, caso de la popa de crucero, que sustituía a la popa de bovedilla, aunque mantenía la proa recta característica. La organización correspondía al buque tipo “tres islas”, destacando la ligereza de la toldilla, muy relacionada en horizontal con la galería cubierta de la superestructura central, cuya composición, nítida y compacta, se desarrollaba en torno a una sola chimenea, más corta que las empleadas en construcciones anteriores y manteniendo la habitual inclinación de los dos palos del aparejo auxiliar, situados a un cuarto de la eslora hacia proa y popa, respectivamente.<sup>91</sup>

Por lo que se refiere a su disposición interior, seguía un modelo organizativo perfectamente definido de los barcos dedicados al transporte de pasajeros y emigrantes. Una posición centrada de la cámara de máquinas y calderas, estratificación del pasaje en cuatro categorías, tres clásicas y una para emigrantes en sollados sobre las bodegas, agrupando los de preferente hacia el eje del barco y a nivel elevado sobre la línea de flotación, próximos al puente de gobierno y alojamientos de la oficialidad, articulados con los espacios comunes de ocio y comedor de primera clase.

El contrato de los buques *San Carlos* y *Santa Isabel* es el primero para buques de pasajeros de la recién constituida Sociedad Española de Construcción Naval, que desde marzo de 1914 era la propietaria de la factoría de Matagorda, en la que tomaron forma ambas unidades asignándosele los números de construcción 43 y 44.

Tabla 6.3 Características técnicas de los buques *San Carlos* y *Santa Isabel*

Tonelaje bruto	2.492 t
Tonelaje neto	1.196 t
Peso muerto	1.140 t
Eslora total	88,35 m
Eslora e.p.p.	85,34 m
Manga	12,19 m
Puntal	5,94 m (cub. principal) 8,38 m (cub. toldo) 2,13 m (castillo)
Calado	4,72 m
Velocidad	14 nudos (pruebas) 12,5 nudos (en servicio)
Pasajeros	416 en tres categorías

Fuente: *Lista Oficial de Buques 1920*. Archivo del autor.

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 364.

<sup>91</sup> LOPERA, Antonio (2015). *Arquitecturas flotantes*, p. 158, Fundación Juanelo Turriano, Madrid.

Cierto es que Trasatlántica formaba parte del accionariado de la mencionada Sociedad Española de Construcción Naval, lo que le otorgaba una relativa autoridad e influencia en la gestión de la empresa, lo que le llevaría, a partir de entonces, a mantener un destacado protagonismo en los planes futuros de flota. De hecho, como señala Antonio Lopera, el contrato de los buques *San Carlos* y *Santa Isabel*, pese a su modestia, marca al comienzo de la producción formal de la factoría gaditana; la modestia era consecuencia de las necesidades del tráfico al que estaban destinados. Aun así tenían una concepción moderna, como ya hemos señalado, y una fisonomía de coquetos paquebotes a escala menor. En la tabla 6.3 detallamos sus principales características técnicas.

## 6.6 LOS BUQUES *CRISTÓBAL COLÓN* Y *ALFONSO XIII*

Cuando se decidió la construcción del buque *Cristóbal Colón*, el astillero de Ferrol poseía unas instalaciones adecuadas, con grada y espacios libres suficientes para este tipo de buques. En el Libro de Obras de la Sociedad Española de Construcción Naval correspondiente a 1915 se informa de que a petición de la Compañía Trasatlántica Española y previa autorización del Ministerio de Marina<sup>92</sup>, estaba en construcción un buque trasatlántico de unas 15.000 toneladas de desplazamiento y 17,5 millas de velocidad, con destino a los servicios regulares de comunicaciones marítimas que mantenía dicha Compañía en virtud del contrato suscrito con el Estado.

Para la construcción de este buque se preparó una nueva grada, equipada con todos los medios necesarios para la ejecución de las obras.<sup>93</sup> El 27 de abril del citado año se procedió a la puesta de quilla de la construcción número 05 del astillero ferrolano. La botadura se realizó el 31 de octubre de 1921, seis años después del primer hito; diversas razones habían contribuido a que se prolongara excesivamente en el tiempo sobre grada: las dificultades derivadas del curso de la guerra y el suministro de planchas y equipos, parte de ellos importados y otros de fabricación nacional.

Debido a las circunstancias que ya hemos comentado, los trabajos avanzaron con una lentitud pasmosa. Tendrían que transcurrir seis años y medio hasta que el 31 de octubre de 1921 se produjo la botadura del buque *Cristóbal Colón*. El informe del Libro de Obras destaca que también estaba muy adelantada la instalación de los dos juegos de turbinas, así como los armazones para los engranajes, la maquinaria auxiliar, tuberías y sus conexiones. Desde el astillero de Sestao habían llegado dos de las calderas a las que se les montaron las válvulas y demás accesorios y se procedió a su instalación a bordo. Del mismo modo que desde la factoría ferrolana se habían enviado al astillero de Sestao los dos juegos completos de turbinas, con todos sus accesorios, destinadas al trasatlántico *Alfonso XIII*, entonces en construcción.<sup>94</sup>

El trasatlántico *Alfonso XIII* es la construcción emblemática de la primera etapa del astillero de Sestao. El primer bloque de su quilla se puso en grada el mismo día de la inauguración de la factoría y durante el proceso de construcción fue el blanco preferido de la violencia de los conflictos sociales vividos en el astillero. Hemos de recordar, como hemos señalado en el apartado anterior, el incendio sufrido el 26 de noviembre de 1920, cuando el buque se encontraba en armamento a flote, sucedido en unos días en los que existía una gran tensión laboral.

Con la elección del nombre de este buque, el segundo marqués de Comillas quería rendir homenaje a la figura del monarca Alfonso XIII de Borbón y, al mismo tiempo, recuperaba para su contrasena el nombre

<sup>92</sup> Real decreto de 4 de junio de 1915.

<sup>93</sup> *Vida marítima*, 15 de noviembre de 1921.

<sup>94</sup> Libro de Obras de la Sociedad Española de Construcción Naval, 1921. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

que había ostentado otro buque de Trasatlántica, hundido el 5 de febrero de 1915 en la bahía de Santander por una vía de agua, es decir, casi tres meses antes de la inauguración del nuevo astillero.

Como ya hemos indicado cuando abordamos el apartado referido al astillero de Ferrol, sería construido al mismo tiempo que el buque gemelo *Cristóbal Colón*, contratado por Trasatlántica para su emplazamiento en la línea de EE.UU. y México. Es frecuente en la información técnica de la época referirse al desplazamiento, 14.440 toneladas en este caso, para resaltar el tonelaje, obviando los datos referidos al registro bruto, registro neto o peso muerto. En la tabla 6.4 detallamos las principales características técnicas de los buques *Alfonso XIII* y *Cristóbal Colón*.

Sobre el proyecto eran buques con capacidades para 1.809 pasajeros y 328 tripulantes de capitán a paje. Estaban propulsados por turbinas de vapor Parsons, fabricadas bajo licencia en los talleres del astillero de Ferrol, mientras que los equipos auxiliares se repartieron entre ambas factorías; de la de Sestao salieron también las calderas y el mobiliario de los dos buques mientras que los acabados en madera del interior se hicieron por separado y los referidos al trasatlántico *Alfonso XIII* estaban acabados a comienzos de 1920.

Tabla 6.4 Características técnicas de los buques *Cristóbal Colón* y *Alfonso XIII*

Registro bruto	10.551 t
Registro neto	5.914 t
Peso muerto	6.700 t
Desplazamiento	14.440 t
Eslora total	146,49 m
Manga	19,09 m
Puntal	9,83 m
Calado	6,96 m
Pasajeros	1.809

Fuente: Elaboración propia a partir de la *Lista Oficial de Buques de España 1935*

La botadura del buque, celebrada el 14 de septiembre de 1920, revistió carácter de gran solemnidad, con la asistencia de los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia, los infantes Carlos y Fernando y diversas personalidades de la política, la industria, la aristocracia y las finanzas. Como madrina actuó la marquesa de Comillas y al igual que había sucedido con los otros buques que le habían precedido, cuando se deslizaba por la grada mostró algo de resistencia, con una parada momentánea, lo que el monarca, en el discurso que pronunció tras el almuerzo celebrado en la sala de gálibos, interpretó como “buen signo el hecho de no haber querido caer al agua cuando los ingenieros deseaban que cayese. Y, naturalmente, cuando veo algo de mi carácter transmitido a ese barco, observo con satisfacción la compenetración que hay entre ese barco y su Rey.”<sup>95</sup>

Con el buque amarrado al muelle de armamento y en un ambiente de gran crispación laboral, como ya habíamos avanzado, el 26 de noviembre de 1920, tras abandonar la factoría los trabajadores asignados a las obras interiores de este buque, se produjo un incendio que afectó a la zona de alojamientos de primera y segunda clase y las cubiertas de paseo y de botes, aunque los bomberos consiguieron evitar que el fuego se propagase por el resto del buque.

<sup>95</sup> ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y HOUP, Stefan (1998). “La Sociedad Española de Construcción Naval 1908-1939. La consolidación de la intervención directa del Estado”. En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 130, Lid Editorial Empresarial, Madrid.



Aunque el carácter premeditado del incendio no se pudo demostrar, de haberlo sido el astillero no hubiera podido cobrar indemnización alguna del seguro. El cierre inmediato e indefinido de los astilleros de Sestao y del Nervión sugirió que los indicios iban en esa dirección. El cierre patronal se prolongaría por espacio de seis meses, hasta que se consiguieron las debidas garantías para la normalidad en el trabajo y el acatamiento de la maestranza a la jefatura y, mientras tanto, unos 3.800 obreros se quedaron sin trabajo y en la calle.

## 6.7 EL BUQUE MANUEL ARNÚS

La Sociedad Española de Construcción Naval informaba en 1915 de que por encargo de la Compañía Trasatlántica serían construidos en la factoría de Matagorda dos trasatlánticos de 12.000 toneladas de desplazamiento cada uno. La quilla del primero se pondría en la grada cuando la dejara libre la botadura del buque *San Carlos*, lo que se produjo el 15 de noviembre de 1916 y la del siguiente en la segunda grada que entonces estaba en construcción. No llegaría a producirse, pese a que en aquel año se preparaban los gálibos y las plantillas para comenzar los trabajos de quilla y estructura.<sup>96</sup>

La construcción número 47 del astillero gaditano correspondía al buque que se llamaría *Manuel Arnús*. Se había decidido que las máquinas propulsoras fueran del nuevo tipo de turbinas engranadas Parsons, fabricadas bajo licencia en los talleres del astillero de Ferrol. Según el *Libro de Obras de 1916* “está en buen estado de adelanto, tiene colocadas unas 300 toneladas y hay acopiadas más de 1.100 toneladas de material de acero para el mismo. Para el segundo de estos buques se están preparando los gálibos y plantillas para comenzar los trabajos de sus quillas y estructura”.<sup>97</sup>

El segundo buque de la clase *Manuel Arnús* no llegaría a construirse e incluso el tercero que completaría la serie también sería anulado, así como el tercero de la serie *Cristóbal Colón*, de modo que el citado *Manuel Arnús* quedó como ejemplar único. Conoceremos los detalles de esta cuestión en la que influyó la decisión de construir “los tres Comillas”, cuando abordemos el proceso de los tres buques.

En 1921 el astillero informaba de que el buque podría considerarse casi terminado en el casco, cámaras y departamentos de servicio y arboladura, faltando solo la colocación de botes con sus calzos y trincas, terminar las instalaciones del puente y caseta de gobierno, las tuberías de ventilación artificial y colocación de extractores eléctricos y varios accesorios de cámaras, oficios, cocinas, roperos, botiquín y otras dependencias. Por entonces estaban montadas las cinco calderas, cajas de humos y chimenea y se trabajaba en la instalación de las tuberías, enjaretados para el piso y mangueras para ventilación de la sala de máquinas; estaba terminado el montaje de todas las máquinas auxiliares, central eléctrica y máquina refrigeradora, así como la montura de las líneas de ejes en los túneles y se trabaja en el montaje de las turbinas y cajas de engranajes de doble reducción, “como asimismo todas las tuberías, tecles y mangueras para ventilación de la cámara de máquinas”.<sup>98</sup>

En el transcurso de 1922 el buque *Manuel Arnús* había verificado todas las pruebas particulares y oficiales de velocidad y consumo en sus diferentes estados de carga, con resultados satisfactorios, por lo que terminada su habilitación sería entregado a Compañía Trasatlántica Española, listo para entrar en servicio, lo que finalmente se produciría a mediados de mayo de 1923,<sup>99</sup> ocho años después de su inicio,

<sup>96</sup> Sociedad Española de Construcción Naval. *Libro de Obras 1915*. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

<sup>97</sup> Sociedad Española de Construcción Naval. *Libro de Obras 1916*. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

<sup>98</sup> Sociedad Española de Construcción Naval. *Libro de Obras 1921*. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

<sup>99</sup> *Revista Ibérica*, 26 de mayo de 1923. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

cuando el plazo de construcción en circunstancias normales hubiera sido de dos años. El Lloyd's Register registró la máxima notación (+ 100 A1) en su clasificación.

El estreno del buque *Manuel Arnús* llegó en un momento crítico para el sector marítimo y la economía española y mundial. España y Europa estaban inmersos en plena crisis de posguerra, con unos niveles de fletes muy bajos y una recesión en todos los mercados que tardaría años en recuperarse. Aunque había sido proyectado para la línea de Filipinas, no llegaría a navegar en ella.

Compañía Trasatlántica tenía entonces otras prioridades y, siguiendo indicaciones del Gobierno, en la citada fecha comenzó su primer viaje en la línea de Centroamérica y el Pacífico, con escalas en puertos de Panamá, Ecuador, Perú y Chile. El itinerario oficial tenía su cabecera en Barcelona y comprendía escalas en Valencia, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Habana, Santiago de Cuba, La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Colombia, Colón y por el Canal de Panamá a Guayaquil, Callao, Moliendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

Era un barco bonito, enmarcado en una estampa marinera de proa recta y popa de espejo, inspirado en los trasatlánticos de la clase *Reina Victoria Eugenia*, aunque de proporciones más pequeñas. En la tabla 6.5 detallamos sus principales características técnicas. Para Trasatlántica la construcción del buque *Manuel Arnús* era un ejemplo casi perfecto de la industria naval nacional y cumplía con las expectativas puestas en él. González Echegaray, sin embargo, lo tildará de “buque malo y sin entrar en consideraciones de su construcción”.<sup>100</sup>

El casco estaba dividido en once mamparos estancos, dispuestos de forma que, aunque dos de ellos se inundasen, el buque mantendría la flotabilidad. Un doble fondo corrido de proa a popa lo protegía ante una posible inundación en caso de choque o colisión contra un escollo o banco en su parte inferior.

Tabla 6.5 Características técnicas del buque *Manuel Arnús*

Registro bruto	7.578 t
Registro neto	4.402 t
Peso muerto	6.250 t
Desplazamiento	12.350 t
Eslora total	137,60 m
Eslora e.p.p.	132,45 m
Manga	17,80 m
Puntal	8,90 m
Calado	6,17 m
Señal distintiva	EAGF

Fuente: *Lista Oficial de Buques de España 1935*

Estaba propulsado por un grupo de turbinas Parsons, que tomaba vapor de cinco calderas que trabajaban a una presión de 12,6 kilos/cm<sup>2</sup> y desarrollaba una potencia de 6.500 caballos indicados (1.173 caballos nominales) sobre dos ejes e igual número de hélices de paso fijo, lo que permitía mantener una velocidad de 16 nudos.<sup>101</sup> En las pruebas de mar alcanzó una velocidad de 16,52 nudos. Las carboneras tenían una capacidad para 1.389 toneladas, con un consumo de 63 toneladas por singladura, así como 474 toneladas

<sup>100</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 237.

<sup>101</sup> Sociedad Española de Construcción Naval. *Libro de Obras 1923*. Archivo de Laureano García Fuentes (consultado el 14 de febrero de 2017).

de agua para el consumo de las calderas y 1.350 toneladas para lastre. La estación de TSH tenía una potencia de 1,5 kW.

En lo que se refiere a alojamiento, disponía de 80 camarotes de primera clase, dotados de cuartos de baño, duchas, wáter-closet, calefacción, ventiladores y otras comodidades que los situaban entre los mejores hoteles de la época. Tenía, además, 40 camarotes de segunda clase y 38 camarotes de tercera preferente. En los sollados podía alojar con comodidad a 1.367 pasajeros de tercera clase ordinaria, para los cuales se habían dispuesto espaciosos comedores, cuartos de baño, lavabos y lavaderos de ropa.

La estación de telegrafía sin hilos era del modelo más avanzado entonces existente y utilizado en los grandes trasatlánticos. La recepción de las noticias por morse durante el viaje permitía imprimir un modesto periódico a bordo. Otras dependencias de importancia eran la capilla, consultorio médico, enfermería, ascensores, montacargas, sistemas de desinfección, ventilación y equipos contra-incendios, así como medios de salvamento teóricamente suficientes para su utilización en caso de emergencia. Los grandes y espaciosos salones de primera y segunda clase estaban decorados inspirados en el estilo del renacimiento español, equipados con muebles y cuadros que reproducían glorias y grandes españolas de otras épocas.

## **6.8 LOS BUQUES *JUAN SEBASTIÁN ELCANO*, *MAGALLANES* Y *MARQUÉS DE COMILLAS* (LOS “TRES COMILLAS”)**

El título del epígrafe que antecede no es nuestro, pero con tal denominación, utilizada con bastante frecuencia por los historiadores y aficionados del mundo naval, conocemos a tres buques que marcaron un hito en la historia de la construcción naval española y Trasatlántica. Fueron los protagonistas del último plan de flota de nuestra compañía protagonista antes de la guerra civil y su consecución estuvo plagada de numerosas dificultades y vicisitudes.

Llegado 1920 se habían producido cambios muy significativos en el programa naval propuesto, de modo que Trasatlántica abandonó la idea de construir el tercer buque de la serie *Cristóbal Colón* y decidió su sustitución por un tercer buque de la serie *Manuel Arnús*. El 14 de septiembre del citado año se puso en grada la quilla del primero de ellos, al que se le asignó el nombre de *Juan Sebastián Elcano*.

Sin embargo, la crisis derivada de la inmediata posguerra avanzaba a pasos acelerados y las navieras dedicadas al tráfico de pasajeros estaban al borde de la bancarrota, mientras el mercado internacional de fletes se balanceaba de forma estrepitosa. Guiados por la prudencia, Trasatlántica decidió en 1921 la suspensión de los trabajos de los tres nuevos buques gemelos del *Manuel Arnús*, cuyo porvenir se presentaba incierto y sus costes se adivinaban astronómicos.

Se produjo entonces un compás de espera hasta que, el 14 de febrero de 1922, el Gobierno reajustó la subvención estatal, de modo que Trasatlántica decidió continuar la construcción del primero de los buques citados, cuyo proyecto había evolucionado y en 1923, coincidiendo con el alivio de la tensión económica, se levantó la orden de suspensión de las obras que pesaba sobre el tercero de la serie *Arnús*, razón por la cual continuaron los trabajos de los buques *Manuel Arnús* –primero y único de la pretendida serie de tres, como hemos comentado–, *Alfonso XIII* y *Cristóbal Colón*.

Desde 1910 hasta 1922, Trasatlántica había percibido idéntica subvención estatal, a pesar de la considerable subida de los gastos de explotación de la flota, sobre todo después de la guerra. La compañía, además, tuvo que enfrentarse al resto del sector naviero, al negarse a subir los fletes y el importe de los pasajes de segunda y tercera clase durante la contienda, cuando el coste del combustible,

pertrechos y seguros estaba por las nubes, lo cual dejó exhaustas sus reservas y provocó complicaciones financieras que empezaron a sentirse a partir de 1920.

En 1924 reaparecieron las dificultades. En la factoría de Sestao sólo estaba puesta la quilla del buque *Juan Sebastián Elcano* y en Matagorda comenzaba la fase preliminar del buque *Magallanes*, dos barcos mejorados de la clase *Arnús* proyectados para la línea de Filipinas, razón por la cual habían recibido dichos nombres. En aquel año, la carestía de los materiales y las cláusulas revisionistas de los contratos obligaron de nuevo a suspender los trabajos, de modo que su gestación, como puede apreciarse, había sido muy laboriosa y sometida a frecuentes cambios.

En esa situación, el 21 de mayo de 1924, el Gobierno de Primo de Rivera promulgó un decreto por el que se creaba una comisión destinada a estudiar y revisar el contrato firmado en 1910 entre el Estado y Compañía Trasatlántica Española, decidiéndose, el 6 de abril de 1925, la completa reforma del mismo y la obligación ineludible de construir tres buques de características superiores a las del buque *Manuel Arnús*, que irían destinados, no a la línea de Filipinas, sino a la del Mediterráneo, Centroamérica y la costa este de EE.UU.

Por esa razón se ordenó una nueva revisión de los proyectos anteriores y se reanudaron las obras paralizadas en el buque *Juan Sebastián Elcano* y comenzó la fase de acopio del buque adjudicado al astillero de Matagorda. Al mismo tiempo, siguiendo indicaciones superiores, la autoridad de Marina señaló la necesidad de que el tercer buque de la serie fuera construido en el astillero de Ferrol, razón por la cual se firmó un nuevo contrato con la Sociedad Española de Construcción Naval a un precio alzado aprobado por el Gobierno.

Para hacer frente a este plan de flota, Trasatlántica emitió 120.000 obligaciones amortizables en 23 años a partir de 1928, garantizadas por el Estado en su interés y plazo, la mitad de las cuales fueron tomadas por los bancos que financiaron la operación y mediante suscripción pública, quedando el resto del papel en cartera.

El 16 de octubre de 1925 se procedió a la puesta de quilla del tercer buque de la serie en el astillero ferrolano, para el que se reservó el nombre de *Marqués de Comillas*, en homenaje al presidente de la compañía, entonces recientemente fallecido, con la salvedad expresa, según consta en acta del consejo, de que “tal nombre podrá transferirse a otro (buque) de mayor importancia el día en que llegue la ocasión de construirlo, ocasión que no ha de tardar en presentarse si la Compañía, para no pasar a un rango secundario en los servicios a Sudamérica, encuentra forma de imitar el ejemplo de las compañías italianas, que tienen grandes y rápidos vapores para alternar en las navegaciones de Sudamérica y los Estados Unidos.”<sup>102</sup>

El 26 de enero de 1926 se puso en grada la quilla del buque *Magallanes* en la factoría de Matagorda y el 18 de noviembre se efectuó la botadura del buque *Juan Sebastián Elcano*, en Bilbao, acto que contó con la asistencia del ministro de Marina y su esposa, que actuaba de madrina.

El siguiente acontecimiento se produjo el 17 de marzo de 1927, fecha de la botadura del buque *Marqués de Comillas*, en la factoría de Ferrol, ceremonia en la que actuó de madrina la infanta Isabel de Borbón. El 1 de mayo siguiente se celebró la botadura del buque *Magallanes*, amadrinado por la reina Victoria Eugenia y en el transcurso del citado año se colocó el resto de la emisión de las obligaciones pendientes. En la tabla 6.6 resumimos los principales hitos de la construcción de los tres buques y en la tabla 6.7, las principales características técnicas.

---

<sup>102</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1962) *Los tres Comillas*, p. 16, OFICEMA, Madrid.

Sin embargo, Trasatlántica estaba dispuesta a mantener la presencia de nuevos barcos de dos chimeneas y la ocasión se presentaría con la construcción de “los tres Comillas”, como así serían conocidos en la mar los trasatlánticos *Juan Sebastián Elcano*, *Magallanes* y *Marqués de Comillas*.

Tabla 6.6 Principales hitos de construcción de “los tres Comillas”

Buque	<i>J. S. Elcano</i>	<i>Magallanes</i>	<i>M. de Comillas</i>
Astillero	SECN Sestao	SECN Matagorda	SECN Ferrol
Quilla	13.09.1920	26.01.1926	16.10.1925
Botadura	18.11.1926	01.05.1927	17.03.1927
Entrega	24.05.1928	08.08.1928	31.08.1928

Fuente: GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1962). *Los tres Comillas*

En 1928, año triunfal para Compañía Trasatlántica Española, entraron en servicio los tres buques citados,<sup>103</sup> que tenían unas características casi idénticas, aunque presentaban algunas diferencias. Su estampa marinera estaba formada por unas líneas clásicas muy proporcionadas, enmarcada en una proa recta y popa tipo *transoom*, dos palos, dos chimeneas –aunque la segunda era falsa– y dos hélices de cuatro palas cada una. Tenían seis cubiertas, nueve mamparos estancos, 14 puntales, 14 maquinillas a vapor y cuatro bodegas con cinco escotillas cada una.

Construidos de acuerdo con las exigencias en materia de seguridad de la época, aunque fueron clasificados como cruceros auxiliares, nunca montaron armamento. Como aparatos de ayuda a la navegación destacados de la época, disponían de una estación Marconi de TSH de 1,5 kW, compás giroscópico, radiogoniómetro y aparato Gardens de señales submarinas. Todos ellos obtuvieron la máxima notación (+ 100 A1) en la clasificación del Lloyd’s Register of Shipping.

La cámara de primera clase, situada en el alcázar, ocupaba las tres cubiertas altas (paseo, botes y shelter) y disponía de un hall y salón de música a proa de la cubierta de paseo. En los buques *Juan Sebastián Elcano* y *Marqués de Comillas* el comedor estaba decorado al estilo de las casonas solariegas del norte de España, mientras que en el buque *Magallanes* estaba inspirado en el Renacimiento español. El salón de música simbolizaba el estilo nacional de los siglos XVII y XVIII, con reposteros de brocado de seda bordado en oro, que en el caso del *Marqués de Comillas* simbolizaba el escudo de armas de la casa Comillas y en el *Juan Sebastián Elcano*, el escudo de Guetaria, patria del insigne marino.

En el buque *Marqués de Comillas*, el rellano de la gran escalera real que comunicaba el hall con el salón de música, mostraba un magnífico cuadro de grandes proporciones obra de Sotomayor, imagen de Claudio López Brú vestido con el uniforme de caballero de la Orden de la Espuela de Oro, preciado título del Vaticano. Este cuadro se salvó, por casualidad, poco antes del incendio que acabaría destruyéndolo al final de su vida marinera.

En el buque *Juan Sebastián Elcano*, este puesto de honor lo ocupaba una estatua de bronce del marino guipuzcoano con un dosel alegórico de la primera vuelta al mundo, representando la circunnavegación del globo y el lema *Primus Circundidiste Me*. En el caso del buque *Magallanes*, también exponía en la

<sup>103</sup> Las pruebas oficiales se celebraron en aguas de Cádiz. El primero de la serie las realizó el 24 de mayo; el segundo, el 8 de agosto y el tercero, el día 31 del mismo mes. La velocidad contratada a media carga, que era de 15 nudos, fue sobrepasada con generosidad, aunque el más aventajado fue el último, que alcanzó y mantuvo 16,5 nudos con una potencia de 8.296 caballos, frente a los 16,1 nudos del primero y 16,3 nudos del segundo, con unas potencias de 7.792 caballos y 7.771 caballos sobre un eje, respectivamente, aunque era el que más combustible consumía por singladura, 63 toneladas de fueloil. El equipo propulsor estaba formado por dos turbinas de vapor Parsons, fabricadas bajo licencia en los talleres de El Ferrol, que tomaban vapor de cinco calderas a fueloil de tiro forzado –el proyecto original era a carbón– y 15 hornos.

misma forma una estatua del navegante lusitano, respaldada por un repostero decorado con el doble planisferio.

El fumador de primera clase estaba dispuesto en dos niveles en forma de patio con lumbrera central, cubierto de una marquesina de hierro forjado y cristales decorados y un café veranda, abierto, mirando a popa; todos los decorados habían sido realizados por Lizarraga y Solís, de Madrid.

En cuanto a la acomodación, el reparto presentaba algunas diferencias. Cuando entraron en servicio, los buques *Marqués de Comillas* y *Juan Sebastián Elcano* disponían de alojamiento para 149 pasajeros en primera clase (139 en el *Magallanes*), 53 de segunda clase en los tres, mientras que en tercera clase era de 43 pasajeros en el *Juan Sebastián Elcano*, 39 en el *Marqués de Comillas* y 36 en el *Magallanes*. Por lo que se refiere a la acomodación para emigrantes, repartidos en sollados y entrepuentes, la disposición era la siguiente: 832 literas en el buque *Marqués de Comillas*, 758 en el *Magallanes* y 528 en el *Juan Sebastián Elcano*.

Su estampa marinera era de línea clásica de la construcción naval de la época, pues desde el momento en que finalizó la redacción del proyecto hasta que finalizó su construcción transcurrieron varios años, razón por la cual, en diversos aspectos, los nuevos barcos nacieron anticuados. De ahí que, en lo que se refiere a su silueta, estaba formada por un casco de proa recta y popa de espejo –pese a que por entonces ya se había impuesto la popa de crucero, mucho más elegante– y dos chimeneas bien proporcionadas, en ligera caída y a son de mar.

Así como los buques *Juan Sebastián Elcano* y *Marqués de Comillas* eran prácticamente idénticos, sólo había una pequeña diferencia entre ellos. Al final del alcázar, por su parte de popa, la abertura de la cubierta de toldo se mantenía recta a paño sobre el barraganete en el caso del primero, mientras que en el segundo estaba cerrada. Éste era un detalle, afirma González Echegaray, propio para entendidos.

Tabla 6.7 Características técnicas de los “tres Comillas”

Buque	<i>J.S. Elcano</i>	<i>Magallanes</i>	<i>M. de Comillas</i>
Registro bruto	9.964 t	9.689 t	9.922 t
Registro neto	6.392 t	5.312 t	5.476 t
Peso muerto	5.800 t	5.925 t	6.245 t
Desplazamiento	13.173 t	13.250 t	13.225 t
Eslora total	145,13 m	145,10 m	145,10 m
Eslora e.p.p.	140,10 m	140,13 m	140,10 m
Manga	17,14 m	17,14 m	17,14 m
Puntal	9,75 m	9,75 m	9,75 m
Calado	7,88 m	7,42 m	7,36 m
Propulsión	2 turbinas vapor	2 turbinas vapor	2 turbinas vapor
Fabricante	Parsons Marine	Parsons Marine	Parsons Marine
Calderas	Cinco	Cinco	Cinco
Presión	25,20 k/cm <sup>2</sup>	25,20 k/cm <sup>2</sup>	25,20 k/cm <sup>2</sup>
Potencia	8.290 CV	8.290 CV	8.290 CV
Velocidad	16 nudos	16 nudos	16 nudos
Consumo	61,7 tons/h	61,7 tons/h	61,7 tons/h
Pasajeros	773	986	1.073

Fuente: Elaboración propia a partir de la lista Oficial de Buques de España y fondo del autor

Sin embargo, en el buque *Magallanes* las diferencias eran más palpables. A popa faltaba la última caseta de la toldilla y todos los barraganetes de las aberturas en el alcázar de las cubiertas de toldo y paseo eran anchos y muy distanciados y el encristalado de la parte de proa de la cubierta de paseo –que en los otros dos buques estaba formado por tres parejas de ventanas- era todo seguido hasta proa de la estructura.

El primero de los “tres comillas” en comenzar sus singladuras comerciales en la línea Mediterráneo-Cuba-Nueva York fue el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano*, el 7 de julio de 1928. A éste le siguieron los buques *Magallanes*, el 2 de octubre y *Marqués de Comillas*, el día 24 del citado mes. El 7 de julio de 1928, el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* se hizo a la mar en su viaje inaugural incorporado a la línea España-Cuba-EE.UU. con escalas en Barcelona, Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Santiago de Cuba, La Habana y Nueva York. Una semana después, el 14 de julio, hizo su primera escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y al día siguiente arribó también por primera vez al puerto de Santa Cruz de La Palma.<sup>104</sup>

## 6.9 INNOVACIONES DE SOTA Y AZNAR

### 6.9.1 EL PETROLERO *ARTZA MENDI*

El primer petrolero construido en España tomó forma en el astillero Euskalduna a iniciativa de Sota & Aznar y recibió el nombre de *Artza-Mendi*. Contratado en 1919, el 25 de enero de 1921 se procedió a la botadura de la construcción número 51, estando muy avanzado y con la máquina propulsora ya instalada, de modo que el 21 de julio siguiente se procedió a su entrega oficial y enarboló la contraseña de su compañía armadora en el tope. En la tabla 6.8 detallamos sus principales características.

Sota y Aznar gestionó la patente del ingeniero Isherwood, inventor del método de armazones longitudinales para todos los buques transportadores de cargas líquidas. Explica Ossa Echaburu que con ello “buscaba el proyecto más modernamente avanzado para un tanque y la experiencia de resultado práctico en las navegaciones y trabajos del buque, hechuras del tablero del maestro. Con aquellos planos se construyó el *Artza-Mendi*. Con ellos Euskalduna obró con técnica aceptable, y la naviera recibió de ella un buen barco y no caro para su empleo en el mercado libre de su clase”.<sup>105</sup>

Inscrito en la matrícula naval de Bilbao, el petrolero *Artza-Mendi* inició sus navegaciones cruzando el Atlántico para cargar en New Orleans (Luisiana), Beaumont y Port Arthur (Texas), en EE.UU. En sus primeros años de navegación, la mayoría de los cargamentos los hacía por cuenta de Industrias Babel y Nervión, sucesora de la Sociedad Fourcade y Provot, que a su vez lo era de la Sociedad Fourcade y Gurtubay, con descargas en Bilbao, Valencia y Alicante, donde se encontraban las respectivas refinerías.<sup>106</sup>

<sup>104</sup> *El Tiempo*, 12 de julio de 1928. El puerto de la capital palmera era entonces el último antes de cruzar el Atlántico camino de las Antillas. Por tanto, fue el primero de “los tres Comillas” que hizo escala, lo que atrajo la máxima atención de la sociedad y la prensa insular. Debido a sus dimensiones y las limitaciones del trozo de muelle entonces existente, el barco fondeó al resguardo del Risco de la Concepción, dando fondo en 14 m de agua y borneando con tres grilletes a merced del viento y la corriente.

<sup>105</sup> El petrolero alemán *Glückauf* está considerado el prototipo moderno. Construcción nº 473 del astillero Armstrong Mitchell, en Newcastle upon Tyne, el 25 de noviembre de 1885 se procedió a su puesta de quilla y entró en servicio el 10 de julio de 1886. Se perdió el 24 de marzo de 1893, después de que hubiera embarrancado en Blue Point Beach, Fire Island, cerca de Nueva York. Construido por encargo del armador Wilhelm Anton Riedemann’s, con sede en Geestemünde, estuvo fletado a Standard Oil Co. y podía cargar y descargar directamente por medio de bombas a barriles o recipientes metálicos. De 2.307 toneladas brutas y 1.687 toneladas de peso muerto, medía 91,59 m de eslora total, 11,33 m de manga y 7,09 m de calado. Estaba compartimentado en ocho tanques y propulsado por una máquina alternativa de triple expansión, fabricada por Wallsend Slipway & Eng. Co., de 200 NHP de potencia y andaba 10,5 nudos con buen tiempo y la ayuda de su aparejo.

<sup>106</sup> OSSA ECHABURU, Rafael (2004). *Artza Mendi, matrícula de Bilbao*, p. 18, Colección Temas Vizcaínos, Bilbao Bizkaia Kutxa.

La intención de Royal Dutch Shell de instalarse en España propició que la naviera vasca iniciara contactos a través del grupo holandés Royal Ducth Shell. Las negociaciones avanzaron con lentitud y quedaron rotas cuando el Gobierno de Primo de Rivera decretó la constitución del Monopolio de Petróleos en 1927, en el que en su artículo primero decía “se establece el Monopolio del Estado sobre la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados”.<sup>107</sup> Casi a finales de ese año se constituía la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMPESA), formada por un consorcio de nueve bancos y un periodo de vigencia de veinte años.<sup>108</sup>

Tabla 6.8 Características principales del petrolero Zorroza

Tonelaje bruto	4.597 t
Tonelaje neto	2.402 t
Peso muerto	6.145 t
Desplazamiento	9.015 t
Eslora total	114 m
Eslora e.p.p.	109,72 m
Manga	15,29 m
Puntal	8,87 m
Calado	6,97 m
Propulsión	Una máquina alternativa de triple expansión
Fabricante	Central Marine Eng. Works Ltd. West Hartlepool
Calderas	3
Potencia	2.430 IHP
Velocidad	11,5 nudos
Clasificación	Lloyd's + 100A1

Fuente: *Lista Oficial de Buques de España* (1935)

CAMPESA organizó la infraestructura necesaria para poseer una flota propia, para lo que, como primera solución, adquirió los petroleros que entonces navegaban bajo bandera española, a excepción del buque *Gobeo*, aunque sería arrendado por el Monopolio. En ese escenario, el petrolero *Artza-Mendi* también pasó a engrosar la flota, presionado por los gestores de CAMPESA<sup>109</sup>, en la que tomó el nombre de *Zorroza*, así como dos petroleros de la Compañía de Tabacos de Filipinas y Comercial de Oriente, ambas empresas del grupo Comillas, llamados *Arnús* y *Conde de Churruca*.

Aquella contingencia desbarató los planes de Sota y Aznar de disponer de una flota propia de petroleros bajo bandera española, pero no abandonó la idea, por lo que Ramón de la Sota y Llano, cuando ya su salud se había resentido, había avanzado en la constitución de una sociedad denominada Bahía de Vizcaya, teniendo como únicos accionistas a quienes formaban Sota & Aznar, con tripulaciones propias y bajo bandera de conveniencia. Sin embargo, la guerra civil desbarató los planes. Por lo que respecta al buque *Zorroza*, ex *Artza-Mendi*, en junio de 1965 fue desguazado en Valencia.

<sup>107</sup> Ley 1.142 de 28 de junio de 1927.

<sup>108</sup> Real decreto de 17 de octubre de 1927.

<sup>109</sup> El buque había costado 8.075.185,72 pesetas y CAMPESA lo compró seis años después de su puesta en servicio en 2.108.942,17 pesetas, aunque otras fuentes hablan de 63.500 libras esterlinas, que correspondería a 1.828.800 pesetas de la época.



El ingeniero naval británico sir Joseph William Isherwood (1870-1937) es el inventor del sistema de construcción naval longitudinal de su mismo nombre, que en la primera década del siglo XX revolucionó la industria marítima. En junio de 1921, cuando recibió un multitudinario homenaje en el hotel Waldorf, en Nueva York, al que asistieron un centenar de directivos de los grandes astilleros de EE.UU. y Europa con motivo de la concesión del título de sir, desde 1908 –año en el que fue construido el petrolero *Paul Paix*– hasta entonces habían tomado forma unos 1.400 buques que sumaban doce millones de toneladas, siguiendo el sistema que había desarrollado su exitoso autor.

En el curso de su relación profesional con el Lloyd's, Isherwood tenía la convicción de que los sistemas de construcción naval en madera que hasta entonces se aplicaban, no alcanzaban desde el punto de vista científico el nivel de fiabilidad deseado. Los procedimientos se habían mantenido prácticamente sin modificaciones desde sus comienzos, con el uso de cuadernas muy próximas entre sí extendiéndose desde la quilla hasta la cubierta, en asociación de baos muy próximos también, que prácticamente habían seguido sin variaciones.

Sin embargo, en la transición de la madera al hierro y después al acero, se siguió con los mismos principios y esta forma tradicional le pareció deficiente a Isherwood, que opinaba que un buque construido según el sistema transversal era débil en su resistencia longitudinal, por lo que se propuso como meta propia encontrar un método alternativo que permitiese mejorar considerablemente la resistencia longitudinal. Los resultados comenzaron a verse desde que en 1906 patentara su diseño.

Antes de Isherwood hubo otros intentos de constructores navales para tratar de resolver el problema que había sido detectado. El sueño de ingenieros navales y astilleros de producir un sistema de construcción longitudinal viable desde el punto de vista económico, había llevado a realizar notables esfuerzos en esa dirección, caso de Scott Russell, que proyectó varios buques con disposición longitudinal, entre los que destaca el famoso *Great Eastern*.

Cuando Isherwood comenzó sus diseños, la construcción naval longitudinal no era económicamente viable, por lo que el gran mérito del ingeniero naval británico, a pesar de los fallos anteriores, fue que perseveró en sus esfuerzos y encontró la solución donde los demás habían fracasado. Razón por la cual nuestro protagonista rescindió su relación contractual con el Lloyd's Register en 1907 y en poco tiempo hizo valer las tesis y bondades de su proyecto y convenció a J.M. Lennard & Sons, propietario de Lennard's Carrying Co. Ltd., de Middlesbrough, para la construcción del buque petrolero *Paux Paix*, dotado de superestructura y máquina al centro y puesto en servicio en agosto de 1908.

Este buque tenía carácter experimental y consiguió atraer un interés inusual por parte de los armadores y astilleros a nivel mundial. Como es obvio, primero se introdujo en la construcción naval británica, pero muy pronto atrajo la atención de los constructores holandeses, seguidos de EE.UU., Canadá, Alemania, Bélgica, Francia, Suecia e, incluso, el lejano Japón. El sistema Isherwood atrajo también la atención de los armadores de los Grandes Lagos, que explotaban buques de mucha eslora y poca manga, conocidos como *lakers*, que precisaban de una gran resistencia longitudinal. En la tabla 6.9 detallamos el número de buques contratados entre 1909 y 1915 siguiendo el sistema Isherwood y la suma de tonelaje bruto.

Las ventajas del sistema Isherwood atrajeron la atención del Gobierno y el Almirantazgo británico, que cursó órdenes de nuevas construcciones de buques petroleros, mientras el Gobierno de la India hizo lo propio con otros tipos de mercantes. Entre los más interesantes entregados a comienzos de 1916 figuraban los buques *Rose Castle* y *Lord Strathcona*, destinados al transporte de carbón y mineral, los de mayor eslora construidos hasta entonces en Gran Bretaña. En EE.UU. destacaban los buques *Achilles*

y *Ulisses*, contratados por Panama Canal Commisioners. Medían 500 pies de eslora y eran muy similares a los carboneros *Orion* y *Jason*, diseñados para el Departamento de Marina de EE.UU.

Tabla 6.9 Número de buques construidos por el sistema Isherwood

Tipo de buque	Unidades	Tonelaje bruto
Petroleros	196	1.135.853
Carga general	180	806.783
Carboneros	21	130.760
Lakers	19	138.745
Pasaje	9	27.769
Barcazas	47	13.354
Dragas	2	760
Pesqueros	1	570
<b>TOTAL</b>	<b>475</b>	<b>2.254.594</b>

Fuente: *The Shipbuilder*, february 1916

El sistema Isherwood se demostró ideal para los buques de carga mineral, debido a la comprometida resistencia longitudinal en la estructura de sus bodegas, aunque alcanzó mayor éxito en la construcción de petroleros, donde los criterios de la construcción naval imperante hasta entonces se traducían en frecuentes problemas de pérdidas de productos debido a la fatiga de materiales y estructuras. El innovador método hacía posible un gran ahorro en el peso y mano de obra, valorado a finales de 1915 en unos 45 millones de dólares en los buques hasta entonces construidos según este sistema, del mismo modo que el aumento en la capacidad de carga había generado unas ganancias extras de unos 50 millones de dólares.

De modo que, como hemos visto, Sota & Aznar y el astillero Euskalduna fueron el primer armador y el primer astillero que construyeron un buque en España siguiendo la patente Isherwood. Cuando CAMPSA ordenó su primer plan de flota compuesta por los buques *Campoamor* y *Campeador*, de 10.000 TPM; la serie de 8.000 toneladas y los buques *Campilo* y *Campodrón* y *Campaláns*, el sistema estaba absolutamente implantado y gozaba de un reconocido éxito a nivel mundial.

### 6.9.2 LAS MOTONAVES DE LA SERIE A

Tras el éxito del buque *Arantza-Mendi*, en servicio desde abril de 1923, a finales de los años veinte, Sota y Aznar hizo una apuesta decidida por el motor diésel y contrató con el astillero Euskalduna la construcción de una serie de seis buques, que luego ampliaría a ocho, nombrados *Ayala Mendi*, *Anboto Mendi*, *Altube Mendi*, *Aya Mendi*, *Axpe Mendi*, *Arrabal Mendi*, *Araya Mendi* y *Artza Mendi*. Todos ellos entraron en servicio entre julio de 1929 y agosto de 1930.

Es de destacar que ha sido la serie más numerosa construida en España antes de la guerra civil para servicios de cabotaje. Desde que salieron a navegar demostraron unas cualidades sobresalientes, destacando una economía de explotación significativa en comparación con los buques a vapor. Tenían capacidad estándar para 22 pasajeros, cifra que varió en función de las necesidades. En la tabla 6.10 detallamos sus principales características técnicas.

Para la propulsión se firmó un contrato con la firma Burmeister & Wain Ltd., de Copenhague (Dinamarca). Se trataba de motores de seis cilindros, *airless-injection*, tipo *crosshead*, con una potencia

de 1.550 IHP, equivalente a 1.320 SHP a 125 revoluciones por minuto; en las pruebas de mar, en sobrecarga alcanzaron 2.400 IHP.<sup>110</sup>

La disposición general estaba formada por cuatro bodegas de carga, dos a proa de la superestructura y dos a popa, cada una de ellas servida por una escotilla y, en adición, un “tonnage opening” a popa de la escotilla número 4. Para las operaciones de carga y/o descarga disponía de un sistema de puntales y maquinillas: dos puntales para cada escotilla y para el manejo de cargas pesadas en la bodega número 2 tenía un puntal especial. Cada escotilla, además, disponía de dos maquinillas eléctricas de 36 caballos de potencia cada uno y un cabirón en las bodegas de popa.

El servo-timón, de tipo electro-hidráulico, había sido suministrado por la firma John Hastie & Co. Ltd., de Greenock (Escocia, Reino Unido). Disponía de una bodega con espacio para el transporte de carga refrigerada, especialmente de fruta fresca, cuya temperatura adecuada se mantenía a través de una planta fabricada por Thomas Ths. Sabroe & Co. Ltd., en Aarhus (Dinamarca).

Tabla 6.10 Características principales de los buques de la serie Altube Mendi

Eslora máxima	352 pies
Eslora e.p.p.	335 pies
Manga	45 pies
Puntal	28,3 pies
Calado en carga	18,8 pies
Registro bruto	2.954 t
Registro neto	1.578 t
Peso muerto	3.870 t
Desplazamiento	5.990 t
Capacidad de carga	6.036 m <sup>3</sup>
Pasajeros	22
Velocidad en servicio	15 nudos
Capacidad de combustible	224 toneladas
Consumo diario	13 toneladas

Fuente: *The Shipbuilder*, octubre 1930

La potencia eléctrica estaba suministrada por dos generadores diésel de tres cilindros de 150 BHP a 400 rpm y uno de un solo cilindro, de 55 BHP a 400 rpm, tipo *airless-injection*, acoplados directamente a dinamos de 100 kW cada una en los dos primeros y 35 kw en la segunda. Las dinamos disponían de reguladores tipo *shunt* y los compresores eran del tipo *two-stage*. El enfriador intermedio estaba provisto de una válvula de drenaje para regular la potencia del compresor. Un receptor dispuesto según las instrucciones de la patente Burmeister & Wain, permitía el total control de la potencia, que podía ser ajustado hasta un mínimo de entrega suficiente para los generadores auxiliares diésel o una máxima actuando en este caso los compresores como auxiliares.

Cada buque estaba equipado con dos sets de bombas de lubricación forzada y agua de refrigeración, cada una accionada por un motor eléctrico montado entre una bomba centrífuga y una bomba de aceite lubricante, éste último conectado a través de un engranaje. El enfriador de aceite era de hierro fundido con tubos de latón y placas de metal Muntz. Las bombas de combustible estaban accionadas por un

<sup>110</sup> “The cargo motorship Axpe-Mendi. One of six single-screw vessels for the Spanish coastal service”. *The Shipbuilder*, octubre de 1930.

motor eléctrico a través de un engranaje y una capacidad de 20 toneladas/h. Para el trasiego del lastre montaba cuatro bombas tipo Duplex, con una capacidad de 250 toneladas/h; dos bombas para achique de sentinas de 70 toneladas/h y 25 toneladas/h, respectivamente, movidas por energía eléctrica a través de engranajes de tornillo.

### 6.9.3 UPO MENDI, EL ÚNICO “TURRET” ESPAÑOL

El tipo de buque conocido como *whaleback ship* (lomo de ballena) había sido inicialmente diseñado para la navegación por los Grandes Lagos y surgió de la necesidad de transportar cargamentos de grano o mineral en aguas restringidas. El 21 de diciembre de 1911 arribó al puerto de Liverpool el buque *Charles W. Wetmore*, después de cruzar el Atlántico y su extraño casco llamaba poderosamente la atención, pues como lo describe Manuel Rodríguez Aguilar, “presentaba forma de cigarro aplastado, con una curva continua sobre la línea de flotación, desde la horizontal a la vertical, y así hasta el punto donde los costados se unían en la parte interior del buque. La proa y la popa, ambas del mismo tamaño, tenían forma cónica con los vértices orientados hacia arriba. Sobre el casco se instalaban *turrets* ovales, así llamadas por su parecido con las torretas de los buques de guerra de la época”.<sup>111</sup>

El buque había sido diseñado por el capitán Alexander McDougall, con el propósito de solucionar las limitaciones que imponían las esclusas de EE.UU. y para facilitar la navegación fluvial, así como hacer más sencillo el remolque de gabarras por rutas de pasos angostos. Su peculiar diseño no pasaría inadvertido y atrajo la atención de los ingenieros navales británicos y se considera el antecedente del *turret deck ship*, que es en realidad una versión mejorada del *whaleback ship*. Arthur H. Haver, ingeniero naval y proyectista jefe del astillero William Doxford and Sons Ltd., en Sunderland, trabajó en un diseño que el citado astillero patentó en beneficio de sus intereses. Al igual que el modelo norteamericano, carecía de arrufo y la unión del trancanil con la plancha vertical del casco adquiría una peculiar forma redondeada. Existían, obviamente, numerosas diferencias, puesto que mantenía proa y popa convencionales y encontraba otras soluciones menos radicales frente al diseño del capitán McDougall. La principal innovación del nuevo diseño radicaba en “the turret erection”, un elemento constructivo que corría de proa a popa y que, desde el punto de vista estructural, era considerado una parte más del casco.

Los costados casi verticales se doblaban en el trancanil hacia adentro en una curva convexa, formando en la parte superior una cubierta corrida de proa a popa, que el astillero denominaría *harbour deck*. En la zona media de la estructura estaba situado el *turret*, cuya parte superior se denominaba cubierta de torrecilla o *turret deck*, que también corría de proa a popa, sobre el que se instalaban las superestructuras, la chimenea, los palos, las escotillas, los equipos de cubierta y otros elementos, todos ellos alejados de la línea de flotación y protegidos del oleaje. La forma adoptada por el casco con *turret* la hacía más sólida que en los cascos convencionales y necesitaba menos apuntalamiento interior<sup>112</sup>, lo cual disminuía el aporte de material y el peso y, en consecuencia, el coste, además de la eliminación de otros obstáculos en el interior de las bodegas, lo que suponía una gran ventaja para el movimiento de la carga.

Bureau Veritas fue la única sociedad clasificadora que aceptó la clasificación de este nuevo concepto de buque *tramp*, en el que el centro de gravedad se elevaba y comprometía la estabilidad, pues el Lloyd's Register of Shipping encontró una serie de obstáculos técnicos que le hicieron desistir en principio, pues

---

<sup>111</sup> RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel (2017). *Los buques turret y otros mercantes españoles con casco singular*, p. 17, Plimsoll Ediciones Náuticas, Madrid.

<sup>112</sup> Si en los cascos convencionales los puntales interiores estaban distanciados alrededor de 1,20 m, en los *turret* podía llegar a una separación de hasta 6,10 m.

en 1894 cambió de opinión y aceptó la clasificación del buque *Bencliff*.<sup>113</sup> Las principales características técnicas de los buques tipo *turret* se detallan en la tabla 6.11.

Tabla 6.11 Características técnicas de los buques tipo *turret*

Registro bruto	3.481 t
Registro neto	2.490 t
Peso muerto	5.433 t
Eslora total	103,94 m
Manga	13,90 m
Puntal	7,00 m
Calado	6,68 m
Propulsión	Una máquina alternativa triple expansión
Calderas	Dos a carbón a 160 libras de presión
Potencia	1.350 IHP
Carboneras	972 toneladas
Consumo	21 toneladas por singladura
Velocidad	11 nudos

Fuente: Datos referidos al buque *Diciembre*. Lista Oficial de Buques 1928

Los *turret* tenían menos registro neto, lo que les permitía operar en una escala inferior respecto del pago de tasas portuarias frente a los buques de casco convencional, así como en el pago de los derechos de paso por el canal de Suez, que se calculaban en función de la superficie de la cubierta superior y que, en el caso que nos ocupa, tenía relación con la estrechez que presentaba la *turret deck*. La ventaja duraría poco tiempo, pues en 1911 cambiaron las reglas empleadas para calcular los espacios de carga y los pondría en igualdad de condiciones con los buques convencionales. La eliminación de las bonificaciones surgidas de sus especiales dimensiones los abocaría a su desaparición, cuando estaban en servicio unos 180 buques, algunos de los cuales llegaron hasta la década de los años sesenta del siglo XX.

El primer buque de este nuevo diseño construido por el astillero William Doxford & Sons recibió el nombre de *Turret* y entró en servicio en enero de 1893. Puesto que se trataba de un prototipo, para su explotación se creó la sociedad *Turret S.S. & Co*. El modelo captó pronto la atención de los armadores de la época, de modo que en julio de 1904 se procedió a la botadura del *turret* número 100, que recibió el nombre de *Whateley Hall*. La mejora en los procesos de construcción era evidente, pues así como para el primero el astillero había necesitado seis meses, para el último había bastado noventa días desde su puesta de quilla hasta la fecha de la botadura.

Hasta 1911, el citado astillero había construido 176 buques tipo *turret*, otros seis lo fueron bajo licencia en otros astilleros británicos y sólo uno fuera de Gran Bretaña, que además sería el último y tomaría forma en el astillero Euskalduna, contratado por Sota & Aznar y recibió el nombre de *Upo Mendi*. Es de advertir que bajo bandera española navegaron un total de seis buques de este tipo, incluido el citado, que recibieron los nombres de *Diciembre*, *Mayo*, *Consuelo*, *Fernando* y *Mari*. Los dos primeros fueron encargados de nueva construcción por la Compañía Bilbaína de Navegación y los tres últimos serían adquiridos de segunda mano.

El buque *Diciembre* tuvo una larga vida de 68 años –en diferentes etapas de su dilatada vida marinera ostentó los nombres de *Begoña N° 4* y *Nuestra Señora del Carmen*– y naufragó el 28 de enero de 1963

<sup>113</sup> RODRÍGUEZ AGUILAR, *ibidem*, p. 20.

a la salida del puerto de Vallcarca y fue el último *turret ship* que enarboló bandera española y entonces, además, uno de los últimos de su tipo que existían. Su compañero de contraseña *Mayo* se perdió durante la Primera Guerra Mundial después de veinte años navegando bajo pabellón español; el 8 de septiembre de 1916 fue hundido por el submarino alemán UB-23 en la posición 48° 54'N y 005° 28' W. El cuarto, llamado *Consuelo*, lo compró el armador Ricardo Ortiz de Artiñano en febrero de 1918, cuando Europa todavía estaba en guerra y, renombrado *Aranguren* en marzo de 1930 cuando lo adquirió Maura y Aresti, se hundió el 14 de noviembre de 1931 tras un abordaje con el petrolero francés *Le Loing*, en aguas del Mármara.<sup>114</sup>

El buque *Fernando* lo adquirió el armador cántabro Fernando Pereda Palacio en febrero de 1925 y después de un año abanderado en Panamá<sup>115</sup>, en febrero de 1926 pasó a bandera española y tras la crisis de 1929 acabó en el desguace en abril de 1933, por lo que fue el *turret* que menos tiempo navegó bajo bandera española. El buque *Mari* llegó finalizada la contienda después de haber pasado por varias manos, adquirido a precio de saldo por la Compañía Naviera Amaya y abanderado en Perú hasta su inscripción en la matrícula naval de Bilbao. En julio de 1936 permaneció en el bando republicano y, vendido en 1937 y renombrado *Houstone* (Phoenix Shipping Co. Ltd.) y revendido en 1938 y renombrado *Lake Neutachel* (Charles Strubin & Co. Ltd.), acabaría su vida marinera hundido intencionadamente el 21 de octubre de 1939 en Scapa Flow para proteger la base naval británica de los ataques de los submarinos alemanes en los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial.

Mención especial merece el buque *Upo Mendi*, construido merced a la adquisición de la licencia del astillero William Doxford & Sons Ltd., en el que, no obstante, se introdujeron algunas innovaciones y mejoras sobre el proyecto inicial. Con la clasificación del Bureau Veritas, el primer bloque de la construcción número 20 del astillero Euskalduna se puso en grada el 3 de febrero de 1910 y el 10 de octubre de ese mismo año se procedió a su botadura y el 5 de febrero de 1912 enarboló la contraseña de Sota & Aznar. El precio final había ascendido a 910.000 pesetas, de las que 321.400 pesetas correspondían al equipo propulsor y maquinaria adquirida a la firma inglesa Blair & Co. Ltd.<sup>116</sup> Rebautizado *Monte Jarindo* en abril de 1939, en noviembre de 1951 lo adquirió la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera y fue renombrado *Felguera*; en octubre de 1962 se autorizó su desguace cuando contaba medio siglo de vida marinera.

## 6.10 LA APUESTA DE IBARRA: CABO PALOS Y CABO QUILATES

Ybarra y Cía., interesada en potenciar la línea regular Mediterráneo-Brasil-Plata, en la que se estrenó en enero de 1927 con el buque *Cabo Tortosa*<sup>117</sup>, acometió un plan de nuevas construcciones aprovechando la agonía en la que se encontraba Trasatlántica, desplazada a partir del final de la Gran Guerra por otras compañías europeas y su crisis financiera y de entendimiento con la Administración del Estado.

Previendo el potencial del tráfico con Argentina, en 1926 ordenó la construcción de dos buques de propulsión diésel que tomaron forma en el astillero Euskalduna y fueron en su momento los mayores de la Marina mercante española. A Ybarra le interesaba gran capacidad de bodega, razón por la cual la cámara para pasaje ocupaba un segundo plano y su acomodación consistía en 70 plazas en camarotes de

---

<sup>114</sup> RODRÍGUEZ, AGUILAR, *ibidem*, p. 81.

<sup>115</sup> Inscrito a nombre de Naviera Pereda Inc. en la matrícula naval de Colón. Para la gestión de este buque se había constituido la sociedad Compañía Naviera Pereda, S.A., en la que figuraban como socios fundadores Fernando Isla y Luis de Orúe, vecinos de Bilbao. El capital era de 500.000 pesetas, dividido en dos mil acciones de 250 pesetas cada una. Sin embargo, surgieron problemas administrativos que retrasaron el abanderamiento del buque para su inscripción en la matrícula naval de Bilbao.

<sup>116</sup> RODRÍGUEZ, AGUILAR, *ibidem*, p. 60.

<sup>117</sup> Ex *Hemland*, propulsado por un motor Diesel-Polar. En su primer viaje, el citado buque zarpó el 25 de enero de 1927 del puerto de Génova.

cuatro y dos literas. El alojamiento se distribuía en su mayor parte en la ciudadela y el resto en la toldilla, el comedor y el salón fumador para el pasaje estaba situado a proa de la superestructura central.

Bautizados con los nombres de *Cabo Palos* y *Cabo Quilates*, entraron en servicio el 28 de febrero de 1927 y el 26 de marzo siguiente. Se trataba de buques notables en su momento, debido a su buen andar y a su equipamiento de cámaras frigoríficas para el transporte de productos cárnicos procedente de Argentina. En la tabla 6.12 detallamos sus principales características técnicas.

Tabla 6.12 Características técnicas de los buques tipo Cabo Palos

Registro bruto	6.342 t
Registro neto	3.797 t
Peso muerto	7.530 t
Desplazamiento	11.000 t
Eslora total	136,62 m
Eslora e.p.p.	121,00 m
Manga	17,49 m
Puntal	11,22 m
Calado	8,41 m
Número de bodegas	Cinco
Capacidad	468.359 pies cúbicos
TSH	2 kW potencia

Fuente: Lista Oficial de Buques 1935. Fondo documental del autor

Ybarra y Cía. había apostado por la propulsión diésel de factura alemana: un motor MAN estándar, cuatro tiempos, *single acting*, seis cilindros, de 700 mm de diámetro y 1.400 mm de carrera. A 108 rpm desarrollaba una potencia de 2.000 BHP, aunque en sobrecarga<sup>118</sup> le permitía aumentar la potencia hasta 2.200 BHP y cada motor estaba dispuesto para que pudiera funcionar atmosféricamente cuando se estimara conveniente. El consumo era de 9,8 toneladas por singladura.<sup>119</sup>

Para el suministro de energía eléctrica disponía de tres generadores conectados a un motor diésel MAN, *airless-injection*, de 125 caballos a 350 rpm, tres cilindros y 220 voltios. Dos de ellos estaban conectados a un compresor de tres etapas que producían aire a una presión de 75 atmósferas y eran utilizados para cargar las botellas de aire a presión para el arranque de los motores y tenían la suficiente potencia para operar la máquina a plena potencia en caso de fallo o rotura del compresor del motor principal.

Los pistones y los cilindros del motor principal estaban refrigerados por agua dulce. En el doble fondo disponía de un tanque de reserva con una capacidad de 56 toneladas y la circulación del líquido se hacía mediante tres bombas eléctricas, cuyo intercambio podía hacerse en función de las necesidades del servicio. Las válvulas de fondo, lastre y sanitarias eran todas eléctricas, centrífugas y de fabricación española. Disponía de dos bombas eléctricas de lubricación con un caudal de 25 toneladas/h y un separador centrífugo De Laval.

Cada buque disponía de cinco bodegas con una capacidad de carga total de 468.359 pies cúbicos. La bodega nº 3 estaba preparada para 500 toneladas de carga refrigerada, dividida en cinco compartimentos estancos según las necesidades de transporte. Para la producción de CO<sub>2</sub> tenía dos compresores

<sup>118</sup> Estaban equipados con un compresor de 193 m<sup>3</sup> de aire por minuto, a una presión de casi poco más de dos libras por pulgada cuadrada.

<sup>119</sup> *The Motor Ship*, marzo de 1927, pp. 426-427.

cilíndricos sencillos, movido cada uno por un motor de 30 caballos a 240 rpm, así como dos bombas eléctricas para residuos con una capacidad unitaria de 23 toneladas/h.

Aunque el suministro de corriente general era de 220 voltios, para el alumbrado se reducía a 110 v a través de un convertidor rotativo de 10 kW. Para las operaciones de carga y/o descarga disponía de 10 maquinillas con una potencia de izada de cinco toneladas cada uno y un molinete eléctrico Clarke-Chapman. El servomotor para el gobierno era electro-hidráulico de la firma Hastie y el equipo contraincendios del sistema Lux Rich. En el buque *Cabo Quilates* se experimentó, además, con una contra-hélice del sistema Star.<sup>120</sup>

En el doble fondo tenía seis tanques para agua de lastre con una capacidad de 803 toneladas o 786 toneladas de fueloil. En adición, los tanques de consumo diario podían llevar casi 30 toneladas, siendo en total 815,6 toneladas. Los tanques para aceite lubricante tenían una capacidad de 20,5 toneladas y un tanque adicional en la sala de máquinas de seis toneladas, con lo que la capacidad total de lubricante era de 26,5 toneladas: otras magnitudes de interés se referían a 65,7 toneladas de agua para refrigeración y 53,6 toneladas de agua potable.

---

<sup>120</sup> *The Motor Ship, op. cit.*, pp. 426-427.



**CAPÍTULO VII LA INCERTIDUMBRE POLÍTICA Y SOCIAL DE LA  
SEGUNDA REPÚBLICA. TRASATLÁNTICA,  
OBJETIVO POLÍTICO**



## 7.1 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA SEGUNDA REPÚBLICA

### 7.1.1 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR (1931-1936)

En líneas generales la Segunda República prestó poca atención a los problemas y las necesidades de la Armada, a tenor de lo expresado en la Constitución de 1931, cuando dice “España renuncia a la guerra como instrumento de política internacional”. Los pocos buques que fueron programados o construidos se hicieron tratando de resolver problemas laborales, caso de la falta de carga de trabajo en los astilleros, más que atendiendo a razones bien meditadas de defensa nacional.

Los ministros de Marina se limitaron a autorizar las partidas económicas para proseguir los trabajos de los buques que estaban en construcción, caso de los dos cruceros de la clase *Canarias* y varios destructores de la clase *Antequera*, además de introducir una larga lista de reformas orgánicas relativas al personal.

No obstante, durante este periodo hemos de destacar el contrato firmado con el Gobierno de México para la construcción en España de una serie de diez patrulleros-guardacostas y cinco cañoneros-transportes inspirados en los cañoneros españoles de la clase *Dato*. Aunque inicialmente la Sociedad Española de Construcción Naval iba a construirlos todos, el Gobierno decidió repartir la carga de trabajo entre varios astilleros.

Los guardacostas, numerados G-20 a G-29, tomaron forma en Euskalduna entre 1934 y 1936. En el caso de los cañoneros, el astillero de Ferrol construyó los buques *Guanajuato* y *Querétaro*, botados en mayo y junio de 1934. En Matagorda tomó forma el buque *Potosí*, puesto a flote en ese mismo año. Unión Naval de Levante construyó el buque *Durango*, botado en junio de 1935. Por último, el buque *Zacatecas*, en construcción en el astillero Echevarrieta y Larrinaga, en Cádiz, en julio de 1936 sería incautado por las fuerzas sublevadas tras el estallido de la guerra civil y pasó a engrosar la flota militar con el nombre de *Calvo Sotelo*.

Con los buques construidos para México, la industria naval española logró una importante salida al exterior, aunque este ciclo exportador se vio repentinamente truncado en julio de 1936, cuando comenzó la guerra civil. Poco antes habían fracasado las gestiones que se mantenían con el gobierno argentino para la construcción de un buque petrolero de flota.

En 1933 la Armada compró a CAMPSA el petrolero *Campilo* (1º), que se encontraba en construcción en el astillero Unión Naval de Levante y entró en servicio en junio de 1934 renombrado *Plutón*. En esta factoría también estaba en construcción el buque *Ártabro*, botado en febrero de 1935, que después pasaría a la Armada renombrado *Juan de la Cosa*. Había sido encargado por el Patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas y fue el primer buque de propulsión eléctrica construido en España.<sup>1</sup>

Por razones de tipo político y laboral, durante la Segunda República los pocos encargos efectuados de buques auxiliares recayeron en astilleros ajenos de la Sociedad Española de Construcción Naval. Unión Naval de Levante construyó una serie de seis remolcadores, numerados R-11 a R-16, entregados en mayo de 1935. Diez años después, el mismo astillero repetiría el proyecto en una segunda serie casi idéntica, nombrados RP-34 a RP-36.

El astillero Corcho e Hijos, en Santander, había construido en 1916 una serie de pequeños remolcadores de puerto para la Armada y en 1934 obtuvo el contrato para la construcción de un buque aljibe nombrado A-3. En mayo de 1936, y gracias al esfuerzo del líder sindical Bruno Alonso, obrero del astillero y

---

<sup>1</sup> El casco había sido diseñado y construido para navegar entre troncos e hielos.

durante la guerra comisario político de la Flota republicana, Corcho logró un nuevo contrato de la Armada: dos petroleras denominadas PP-1 y PP-2.

El astillero La Naval en Sestao recibió el encargo del aljibe A-4, repetición del proyecto que se realizaba en Santander, mientras que en el astillero de Ferrol tomaron forma los buques aljibes A-1 y A-2, todos ellos propulsados por máquinas alternativas de triple expansión.

Procedentes de los programas de la monarquía, en el astillero de Ferrol tomó forma el buque planero *Tofiño*, que sería botado en agosto de 1933 y entregado en julio de 1934. A popa disponía de una plataforma y una pluma para el trincado e izado de un pequeño hidroavión para cooperar en las tareas de levantamientos cartográficos. En su momento fue un buque magnífico en su clase y ante las necesidades de actualización de las cartas náuticas y portulanos que entonces había, en tiempos del ministro Rocha García se autorizó la construcción de una segunda unidad, que sería construida en el astillero de Matagorda. Recibió el nombre de *Malaspina* y en setiembre de 1935 resbaló por la grada, aunque entraría en servicio en mayo de 1937, artillado con dos piezas de 76 mm y habilitado como buque de apoyo de lanchas torpederas al servicio del bando sublevado.

### 7.1.2 EL PROGRAMA GIRAL

En abril de 1932, el ministro José Giral Pereira, químico farmacéutico de profesión y titular de la cartera de Marina, nombró a una comisión para que elaborase un informe actualizado sobre las necesidades de la Armada, incluyendo una propuesta de programa naval. En junio entregó un informe técnico y económico en el que contemplaba la adquisición de material diverso, buques y aviones, así como acometer la ampliación de los arsenales y bases navales, lo que no pasaría del papel, excepto la autorización para la construcción del submarino D-1.

Se trataba de un prototipo elaborado por la Sociedad Española de Construcción Naval, cuya construcción fue adjudicada en noviembre de 1932 a la factoría de Cartagena. El contrato establecía un plazo de tres años para su entrega, pero los trabajos se desarrollaron con una gran lentitud debido, entre otros factores, al excesivo control que ejerció el Gobierno; lo cual, como señala Bordejé, resulta difícil conocer sus ideas respecto a la defensa nacional, “por tratarse en su mayoría de hombres de segunda fila hasta allí desconocidos fuera de las esferas de sus propios partidos y sin experiencia alguna en temas militares, no habiendo hecho otra cosa que criticar ferozmente, año tras año, las realizaciones del anterior régimen”.<sup>2</sup>

El plan naval del ministro Rocha García, de marzo de 1934, preveía la construcción de otros dos submarinos del tipo D, pero el estallido de la guerra paralizó los trabajos del primero, que en julio de 1936 tenía el casco listo y elaborados algunos elementos, como los ejes y las hélices, pero poco más.

El plan Rocha incluía también la construcción de dos minadores y el planero *Malaspina*, al que ya nos hemos referido. Puesto que el ministro había solicitado los créditos con carácter de urgencia, en el Congreso, le fueron concedidos con notable celeridad y en 1934 se firmó la orden de ejecución de los dos buques en el astillero de Ferrol. En septiembre y octubre de 1935 se procedió a su botadura nombrados *Júpiter* y *Vulcano* y entraron en servicio en el transcurso de la guerra civil al servicio de la flota nacional. Es de advertir que en su construcción se hizo uso por primera vez de la soldadura eléctrica en las cubiertas y superestructuras.

A comienzos de 1935 la tensión ítalo-francesa alcanzó un nivel de fuerte tensión, cuando Italia inició en octubre del año anterior la construcción de dos acorazados de 35.000 toneladas y Francia hizo lo propio

---

<sup>2</sup> BORDEJÉ Y MORENCOS, *ibidem*, p. 558.

con dos buques del mismo tonelaje. El imperialismo italiano tenía la mirada puesta en Abisinia, por lo que el Mediterráneo parecía destinado a ser el marco de una posible confrontación entre las dos potencias.

El gobierno español deseaba mantenerse neutral ante lo que parecía inevitable, pero también estaba interesado en la defensa de la integridad territorial, sobre todo en el caso de Baleares. Razón por la cual, en marzo de 1935, el ministro de Marina, Gerardo Abad Conde, fue autorizado a presentar en el Congreso un programa de nuevas construcciones que se incluiría dentro del mencionado proyecto de defensa del archipiélago balear.<sup>3</sup>

El citado plan resultaba excesivo para la España del momento. El ministro Abad Conde cedió su despacho en abril del mismo año al almirante Francisco J. de Salas González, que sólo permaneció un mes en el cargo, pues el 6 de mayo sería relevado por Antonio Royo Villanova y éste, a su vez, el 25 de septiembre a Pedro Raholas Molinas. El 14 de diciembre retornó el almirante De Salas por espacio de quince días y el día 30 del citado mes le relevaría el contralmirante Antonio Azarola Gresillón.

De modo que no tiene nada de extraño que, con el paso de seis ministros durante 1935, el programa de defensa de Baleares no fuera realizado. Hemos de precisar, no obstante, que el ministro Royo Villanova logró materializar una mínima parte del ambicioso plan: dos minadores que serían repetición del proyecto del buque *Júpiter* y recibirían los nombres de *Marte* y *Neptuno*, cuya construcción fue autorizada por ley de 16 de julio de 1935. Las obras comenzaron con cierta celeridad, de forma que el 19 de junio de 1936 se procedió a la botadura del primero de ellos en el astillero de Ferrol; el segundo ya se vio afectado por el curso de los acontecimientos bélicos y sería botado en diciembre de 1937 y entró en servicio en 1939, cuando ya había concluido la guerra.

El último programa naval de la República tiene fecha de 11 de enero de 1936 y está firmado por el almirante Azarola Gresillón. Tenía un corte netamente de política laboral, dada la situación en la que se encontraban los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval. De ahí la propuesta de un programa naval compuesto por dos destructores del tipo *Antequera*; dos cañoneros-minadores de 1.500 toneladas y un grupo de tren naval compuesto por un remolcador, dos petroleras y cuatro barcasas.

El programa fue aprobado y el 19 de febrero se cursó la orden de ejecución de los dos destructores, a los que se asignaron los nombres de *Álava* y *Liniers*. Fueron adjudicados al astillero de Cartagena y los trabajos quedaron paralizados ante el comienzo de la guerra civil. Los cañoneros-minadores fueron adjudicados mediante real orden de 21 de marzo de 1936 y adjudicados al astillero de Ferrol; se trataba, en esencia, de una versión reducida del tipo *Júpiter*. Fueron botados en agosto de 1939 y febrero de 1940 y nombrados *Eolo* y *Tritón*, aunque no pudieron terminarse hasta 1942 y 1943.

### 7.1.3 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MERCANTE (1931-1936)

#### 7.1.3.1 Echevarrieta y Larrinaga

A la proclamación de la Segunda República, el astillero Echevarrieta y Larrinaga estaba afectado por la práctica paralización de la construcción naval. La crisis del 29 había impactado de lleno en el sector, por el tamaño y la actividad de la flota mercante española y por las medidas proteccionistas que los

---

<sup>3</sup> Tendría un plazo de cinco años y un presupuesto global de 447,5 millones de pesetas, en el que se contemplaban doce torpederos de 800 toneladas, doce submarinos costeros de 500 toneladas, doce cañoneras de 200 toneladas, doce lanchas torpederas de 50 toneladas, ocho dragaminas de 450 toneladas, doce barcasas portaminas, dos minadores de 2.000 toneladas, la modernización de los acorazados *España* y *Jaime I* y la adquisición de minas, defensas submarinas, aparatos de escucha y vigilancia costera.

diferentes países adoptaron para afrontar los efectos de la depresión, que provocaron una sensible disminución del tráfico comercial.

La cuarta etapa corresponde al periodo comprendido entre 1930 y 1936, en el que se compendian tanto las dificultades del sector, como la situación de quiebra técnica del astillero y las dificultades personales de su propietario. En mayo de 1930 se procedió a la puesta de quilla del petrolero *Campas*, contratado por CAMPSA; en junio se procedió a la botadura del buque *General Berenguer*, que sería entregado en marzo de 1931; y en septiembre de 1930 la botadura del segundo, llamado *General Jordana*, que entró en servicio en agosto de 1931 renombrado *Ciudad de Málaga*, mientras que su gemelo pasó a llamarse *Ciudad de Mahón* tras el advenimiento de la Segunda República.

En septiembre de 1931 se procedió a la puesta de quilla del petrolero *Campero* y en octubre siguiente se procedió a la botadura del petrolero *Campas*. Con la entrega de ambos buques en 1932, a partir de entonces la situación había empeorado considerablemente pese al proceso de reorganización que desde finales de la década de los años veinte había emprendido la Marina mercante española.

En 1932 el astillero tenía problemas de liquidez que afectaron al ritmo de los trabajos del petrolero contratado por CAMPSA y el pago de gastos corrientes, entre ellos la electricidad, acumulando una deuda de cien mil pesetas sólo en este concepto. Todo ello se convirtió en un serio obstáculo para la credibilidad de la factoría, pues las escasas obras de construcciones terrestres –destaca la estructura metálica del puente de La Florida, en Jerez de la Frontera– y reparaciones navales no compensaban el descrédito en el que se había sumido.

En octubre de 1933, Echevarrieta encargó a un agente de bolsa la creación de una sociedad anónima, pero el proyecto no cuajó. Cuando el cierre parecía inminente, tanto el Ayuntamiento de Cádiz como la delegación de Hacienda ejecutaron los embargos judiciales en maquinaria para tratar de cobrar las deudas pendientes. La falta de mantenimiento ocasionaría averías en la maquinaria y retrasos en la construcción del cañero *Zacatecas*, contratado por la Marina de Guerra de México.

Tras un cierre temporal entre diciembre de 1934 y enero de 1935, en febrero de 1936 y en un último intento para reflotar el astillero, Echevarrieta solicitó un crédito al Ministerio de Hacienda, con el que trataba de frenar su descapitalización mientras gestionaba la venta de la factoría. Las últimas elecciones de la Segunda República sólo acarrearón más problemas a la maltrecha situación y los sindicatos plantearon la expropiación forzosa, pues se adeudaban salarios que superaban las 25.000 pesetas. A finales de abril, Echevarrieta comunicó al gobierno civil de Cádiz la suspensión de la actividad mientras se reorganizaba, dispusiera de cartera de trabajo suficiente y se restableciera el orden entre el personal, argumento este último que fue en el que más insistió su propietario, abandonando así la actitud paternalista que había mantenido hasta entonces.

La respuesta sindical fue contundente. El 25 de abril de 1936 se produjo un encierro en la factoría y cuando se supo la noticia del fracaso de las gestiones realizadas en Madrid, se convocó una huelga general a partir del 6 de mayo. Al día siguiente se conoció que el consejo de ministros había decidido la incautación del astillero y nombrada una comisión interministerial para tratar de resolver el conflicto. Sin embargo, hubo algunas contradicciones pues, aunque se abonaron los salarios pendientes, la Comisión Permanente de Comunicaciones y Marina Mercante de las Cortes dijo que no se pretendía la incautación, sino la administración temporal de la factoría.

Existía otro factor, de índole personal del propietario, que pesaba mucho sobre la situación del astillero. En junio de 1931, el ministro de Hacienda, Indalecio Prieto, ordenó la retirada de la concesión del monopolio sobre la distribución de tabaco en Ceuta y Melilla que poseía Juan March y que había

conseguido durante la dictadura de Primo de Rivera, pasando a una sociedad francesa en la que entre sus accionistas figuraba Echevarrieta. Ambos debieron establecer amistad a raíz del contrato firmado en 1929 para la construcción de dos buques en el astillero gaditano destinados a Compañía Trasmediterránea. March, antes de que Echevarrieta fuera encarcelado por la comisión de responsabilidades nombrada por las Cortes de la República, exigió la devolución de un crédito que le había dado al empresario vasco, con lo cual las dificultades de éste se agravaron considerablemente y además perdió la amistad de Indalecio Prieto, quien se había negado a entrevistarse con March a pesar de las gestiones que había hecho Echevarrieta, que permaneció en prisión durante nueve meses entre 1934 y 1935, cuando contaba 64 años de edad.<sup>4</sup>

Dos meses después de julio de 1936, la autoridad militar sublevada impuso una dirección militarizada en el astillero, dependiente de la sección de Mar de la Secretaría de Guerra organizada a principios de octubre. La actividad de la factoría estuvo orientada entonces al esfuerzo bélico. El cañonero *Zacatecas*, botado en 1934 y que se encontraba en fase de armamento a flote, pasó a engrosar los efectivos navales del bando nacional renombrado *Calvo Sotelo*. Las reparaciones y las transformaciones de buques fueron las principales acciones desarrolladas, caso del armamento final de los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera* y la conversión en cruceros auxiliares de los buques mercantes *V. Puchol* y *A. Lázaro*, procedentes de Trasmediterránea. Cuando acabó la guerra, la dirección del astillero pasó de nuevo a manos de Echevarrieta y comenzó así la quinta etapa.

### 7.1.3.2 Talleres Nuevo Vulcano y Unión Naval de Levante

A partir de 1931, el referente urbano de Talleres Nuevo Vulcano lo constituía la torre de San Sebastián, a cuyo pie se situaba la entrada a la factoría. Dos naves alargadas albergaban el grueso de las instalaciones ubicadas a ambos lados de la calle del Muelle Nuevo. La Segunda República fue una etapa convulsa, salpicada de huelgas que paralizaron la actividad de la factoría con bastante frecuencia, aunque ello no mermó la fama en la calidad de los trabajos y la capacidad técnica de la factoría.

Dos buques notables construidos en Unión Naval de Levante durante la Segunda República fueron los petroleros *Campuzano*, en septiembre de 1932 y *Plutón*, ex *Campilo* (1º), para la Armada española, en junio de 1934. Mención especial merece el buque *Ártabro*, construido por encargo del Patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas, primero de su clase de propulsión eléctrica, en junio de 1935, aunque no llegó a realizar su proyectado viaje. Hemos de citar, asimismo, el transporte de guerra *Durango*, construido para la Marina de Guerra de México y entregado el 14 de julio de 1936, cuatro días antes del inicio del alzamiento militar.

### 7.1.3.3 Euskalduna

En el transcurso de 1931, Euskalduna entregó el petrolero *Campoamor*, contratado por CAMPSA y los fruteros *Darro* y *Turia*, encargados por Líneas Pinillos, con sede en Cádiz y destinados a las líneas Canarias-Península. En ese año, además, fueron reparados 134 buques, número similar al registrado el

---

<sup>4</sup> La entrada en prisión de Echevarrieta estaba relacionada con la captura en septiembre de 1934 de un alijo de armas destinado a la insurrección de octubre en Asturias. El empresario vasco había participado en 1932 en la compra de armamento destinado a un grupo de exilados portugueses que pretendían dar un golpe de Estado en su país. Estas armas eran las que Prieto, encargado de estas tareas por una comisión PSOE-UGT que preparaba la insurrección, embarcó en el buque *Turquesa* para llevarlas a San Esteban de Pravia. La excusa para la operación golpista en Portugal había sido un permiso de exportación para Abisinia, que Echevarrieta había solicitado al Consorcio Nacional de Industrias Militares. Como quiera que la operación se frustró y el empresario vasco guardó las armas en el astillero, cuando las autoridades nacionales tuvieron conocimiento de que en los embalajes incautados en Pravia figuraban los códigos de esos permisos, cayeron en la cuenta de la implicación de Echevarrieta.

año anterior. En julio de 1932 entregó el petrolero *Campeador* y por los muelles de armamento pasaron 122 buques para obras de reparación naval, que serían 312 en 1933 y 254 en 1934.<sup>5</sup>

El astillero trabajaba en la construcción del buque *Fernando Poo*, contratado por Compañía Trasmediterránea, cuyas obras se retrasaron debido al incumplimiento de La Maquinista en el suministro de los motores y equipos auxiliares. Se trabajaba, asimismo, en la construcción de diez lanchas guardacostas para la Armada de México; todos ellos entregados entre 1934 y 1935. En cuanto a reparaciones navales, se registraron 295 buques, que aumentaron a 368 en 1936.

En 1935 CAMPSA contrató la construcción del petrolero *Campanil*, al que durante la contienda se le quiso llamar *Konsomol*<sup>6</sup>, en memoria del buque del mismo nombre hundido el 14 de diciembre de 1936 por el crucero *Canarias*. Para su terminación se organizó una suscripción popular que tuvo escaso éxito. Paralelamente, la fábrica de motores de La Naval comenzó la fabricación de los motores destinados al citado buque, de 1.800 BHP cada uno, con licencia de la firma danesa Burmeister & Wain. Sin embargo, ante el curso de los acontecimientos que se avecinaban, habría que esperar al final de la guerra civil para que pudieran reanudarse los trabajos.

#### 7.1.3.4 La Naval de Sestao

Si en 1930 habían entrado 87 buques a efectuar reparaciones en el astillero de Sestao, en 1931 fueron apenas 60. En abril del citado año se procedió a la entrega del buque *Cabo San Antonio*, seguido en junio siguiente de la botadura del buque *Cabo Santo Tomé*, construidos ambos por encargo de Ybarra y Cía., lo mismo que el buque *Cabo San Agustín*, que fueron entregados en 1932.

En diciembre de 1932 comenzó la construcción del buque *Dómine*, encargado por Compañía Trasmediterránea, gemelo del *Fernando Poo*, adjudicado al astillero Euskalduna y cuyas vicisitudes ampliamos oportunamente. Al cierre de año habían entrado 59 buques en dique para efectuar reparaciones u otros trabajos y también tomaron forma dos gánguiles encargados por la Junta de Obras del Puerto de Avilés.<sup>7</sup>

En 1934 hubo una sequía de trabajo muy importante, en la que lo más notable fue la botadura del buque *Dómine* y los trabajos de armamento de dos buques para la Armada de México, que fueron entregados en 1935, así como el citado aljibe A-4 para la Armada española, al que ya nos hemos referido en el apartado precedente.

#### 7.1.3.5 Otros astilleros

En mayo de 1934, el astillero Corcho, en Santander, entregó el petrolero *Camprodón*, contratado por CAMPSA para el suministro de combustible en el puerto de Barcelona, lo mismo que el petrolero *Campaláns*, en la misma fecha y construido en el astillero Hijos de J, Barreras, en Vigo. Fueron los últimos buques construidos para el Monopolio durante la Segunda República.

## 7.2 MARINA MERCANTE (1931-1936)

La Segunda República, proclamada el 14 de abril de 1931, se convirtió en uno de los momentos políticos más intensos de la Historia contemporánea española. En los dos primeros años de su existencia intentó abordar todos los grandes problemas nacionales y trató, sin conseguirlo, de dar una nueva imagen ante

---

<sup>5</sup> HERRÁN, Raúl. (2000). *La Marina mercante en la II República. La Administración marítima*, p. 172, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Bilbao.

<sup>6</sup> Nombre abreviado de la Kommunisticestij Sojuz Molod'ozí, sección juvenil del Partido Comunista de la URSS.

<sup>7</sup> HERRÁN, *ibidem*, p.174.



el país que la había recibido mayoritariamente con expectación y esperanza. En su corta existencia vivirá bajo una continua zozobra que acabará en fracaso y ruptura.

La Marina mercante estaba sumida en una profunda crisis, de ahí que la primera preocupación del nuevo régimen tratara de cambiar la fisonomía del ordenamiento en su aspecto orgánico. Para ello se hacía preciso un cambio legislativo radical que adecuara la realidad del país al nuevo ideario republicano, apoyado en una intensa actividad reformista emanada desde el Congreso. Lo cual, como señala Juan A. Díaz Cano, “esta fiebre legislativa llegará también a la Marina mercante española”<sup>8</sup>, primero de la mano de Santiago Casares Quiroga, nombrado ministro de Marina en el gobierno provisional y, después de José Giral y Juan José Rocha.

Mediante decreto de 31 de mayo de 1931 se creó la Subsecretaría de la Marina Civil. Por ley de 12 de enero de 1932, la Marina mercante dejó de depender de la Armada, integrándose en el Ministerio de Industria y Comercio, suprimiéndose el clásico marítimo-militar de la división territorial en comandancias de Marina y ayudantías, que pasaron a depender de las delegaciones marítimas y subdelegaciones. Al frente de las cuales se situó personal civil del Cuerpo de Servicios Marítimos, nutrido por antiguos jefes de la Armada y capitanes de la Marina mercante, pero con una apariencia puramente civil. El 14 de septiembre del citado año se publicó el reglamento de la ley, en el que figuraba la creación de 23 provincias marítimas con sus correspondientes distritos.

Asimismo, se reformó la estructura orgánica compuesta por cuatro inspecciones generales de servicios: Navegación, Personal y Alistamiento, Pesca, Buques y Construcción Naval. El nuevo órgano administrativo tendría sus dependencias en el edificio contiguo al Ministerio de Marina, ubicado en el número 1 de la calle Ruiz de Alarcón, inmueble en el que tras la guerra civil se estableció la Subsecretaría de la Marina Mercante y es la sede actual de la Dirección General de la Marina Mercante.

Esta situación, sin embargo, duró poco tiempo. Entre 1931 y 1933 los sucesivos ministros de Marina adoptaron una serie de medidas positivas, que se habían impuesto en otros países europeos. El 21 de agosto de 1934, la Subsecretaría de la Marina Civil pasó a depender del Ministerio de Industria y Comercio, hasta su desaparición en septiembre de 1935, creándose entonces la Dirección General de la Marina Civil y Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura y Comercio.

El proceso de reorganización, sin embargo, no había acabado. El 20 de febrero de 1936 se creó el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, con una dirección general y una sección de Navegación. Por primera y única vez, la Marina mercante española tenía un ministerio propio, aunque compartido. La vieja aspiración de los navieros y de los marinos se veía casi colmada, si bien el sector continuaba relegado a un segundo plano.<sup>9</sup>

Aunque la caída de los fletes en el Río de la Plata había provocado desde julio de 1930 el amarre de la flota *tramp*, en vísperas de la proclamación de la Segunda República el sector naviero atravesaba por una de sus peores crisis, con unas 90.000 TRB amarradas, lo que representaba casi el 7% del tonelaje nacional. La crisis era mundial, pero en España tenía tintes graves por la vejez de la flota disponible.

A partir de 1932 la situación se agravó considerablemente, pues el tonelaje amarrado, con unas 200.000 TRB, llegó a alcanzar el 30%. Para intentar paliar la situación, el ministro de Marina convocó una conferencia nacional de la que no se obtuvo ningún resultado práctico. Entre 1931 y 1935 se desgazaron 67 barcos, que sumaban 135.802 TRB, es decir, el 11% del tonelaje existente a comienzos de la década.

<sup>8</sup> DIAZ CANO, Juan Antonio (2008). *Marina Mercante Española (1868/1995)*, p. 127, Real Liga Naval Española, Madrid.

<sup>9</sup> HERRÁN, *ibidem*, pp. 76-91.

La ley Maura de 1909 se había quedado desfasada y el decreto ley de primas a la navegación de 1925 no cubría su dotación económica con suficiencia. Además, el panorama se agravaba por el aumento de las cargas fiscales que había impuesto el gobierno de la República y todo ello generó un ambiente de incertidumbre en el sector, que esperaba un nuevo amanecer que no llegó a producirse.

En esta situación, el ministro Rocha trató de encontrar una salida de urgencia con una propuesta de cuatro medidas básicas: primas a la navegación, donde se incluían los buques de cabotaje y *tramp*; ayudas a la construcción naval, con la concesión de créditos blandos otorgados a través del Banco de Crédito Marítimo, dotado de un capital inicial de 40 millones de pesetas para renovar la flota envejecida; y, por último, subvenciones a las líneas marítimas de interés nacional con la condición de construir seis buques de 12.000 TRB y ocho de 9.500 TRB cada uno.<sup>10</sup>

En 1934 se preparó un anteproyecto de ley sobre protección a las industrias y comunicaciones marítimas que sustituiría a la ley de 1909. En el texto se reservaba el tráfico de cabotaje a los barcos de pabellón nacional y, además, se contemplaban otras medidas referidas al estatuto fiscal del buque, propuesta de cinco líneas de comunicaciones rápidas y transoceánicas, comunicaciones de soberanía nacional, líneas regulares comerciales, primas a la navegación *tramp*, compensaciones a la construcción naval y crédito naval. El citado anteproyecto no prosperó, pues se disolvió en la misma comisión que lo estudiaba.<sup>11</sup>

En 1935 el tonelaje de la Marina mercante española había descendido en 1.100.000 TRB. A comienzos del año siguiente, de esa cifra un 15% permanecía amarrado, constituido por las unidades más viejas y de explotación antieconómica, así como los grandes trasatlánticos, después de que Compañía Trasatlántica Española hubiera perdido parte de las líneas subvencionadas, fruto del enconamiento suscitado desde los primeros días de la proclamación de la Segunda República.

En 1936 el panorama político y económico de la sociedad española era francamente desalentador. El 1 de mayo comenzó una huelga general en la Marina mercante, al no aceptar los armadores parte del contenido de la reglamentación laboral promulgada en septiembre de 1935, uniéndose a la misma los sectores portuario y pesquero. La patronal alegaba que en la situación económica en que se encontraba la flota, al aceptar las nuevas bases, no podría soportar el incremento de los costes que la regulación de salarios representaba y amenazaba con el amarre de los buques si la Administración no tomaba medidas económicas para remediarlo.

Al final, los armadores tuvieron que acceder a la jornada laboral de ocho horas y otras reivindicaciones sindicales, y el 14 de mayo siguiente se dio por terminada la huelga. El ministro José Giral se hizo eco de la posición de la patronal y en el mes de junio presentó al Gobierno un paquete de recomendaciones para aliviar la situación del sector marítimo, aunque no llegaron a aprobarse ante el curso de los acontecimientos producidos dos meses después.

Otro aspecto interesante en esta revisión de la flota mercante española durante la Segunda República corresponde a la distribución geográfica de la flota atendiendo al domicilio social de las compañías navieras. Para ello utilizaremos dos variables: el número de navieras y su capitalización nominal, como detallamos en la tabla 7.1.

---

<sup>10</sup> Esta convocatoria se materializó con la adjudicación a Ybarra, el 8 de noviembre de 1935, de la línea Mediterráneo-Río de la Plata, para la que construyó tres magníficos buques trasatlánticos llamados *Cabo Santo Tomé*, *Cabo San Agustín* y *Cabo San Antonio*.

<sup>11</sup> ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (2000). "Marina Mercante", p. 171. *Historia de las cuatro marinas españolas*. Tomo II, Ed. Sílex, Madrid.

Al finalizar el periodo republicano existían en España 86 navieras, con una capitalización nominal de 371.226.480 pesetas. De este cómputo, el porcentaje del capital social de las navieras vascas suponía el 63% del total. La suma de navieras vascas y catalanas suponía el 80% de las existentes en el país y el 89,3% de la capitalización nominal nacional.

*Tabla 7.1 Distribución geográfica de navieras españolas en 1936. (\*) en pesetas*

<b>Localización</b>	<b>Nº</b>	<b>(%)</b>	<b>Capitalización (*)</b>	<b>(%)</b>
País Vasco	54	63	224.287.255	60,4
Cataluña	15	17	107.217.225	28,9
Asturias	3	3	20.400.000	5,5
Canarias	3	3	6.101.000	1,6
Galicia	2	2	5.150.000	1,4
Baleares	1	1	3.500.000	0,9
Madrid	2	2	2.100.000	0,6
Andalucía	2	2	1.250.000	0,3
Cantabria	2	2	670.000	0,2
Valencia	2	2	551.000	0,1
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100</b>	<b>371.226.480</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Herrán, Raúl (2000) *La Marina mercante en la II República. La Administración marítima*

La distribución del capital social entre las compañías navieras indica que el 56% de la capitalización total se concentraba en solo siete empresas: Sota y Aznar, Compañía Trasmediterránea, Naviera Bermeo, Compañía Trasatlántica, Naviera Fierro, Vasco Asturiana y Naviera Mundaca.

Como dato ilustrativo de la escasa permanencia temporal de las sociedades navieras españolas, hemos de destacar que a finales de 1935 sólo perduraban trece navieras constituidas en el siglo XIX. Procede señalar, asimismo, que la evolución del tonelaje bruto de la flota mercante entre 1931 y 1935 registró un suave descenso en el que influía el estancamiento en el que se encontraba la flota, consecuencia del agotamiento del modelo naval iniciado en el último tercio del siglo XIX. En la tabla 7.2 observamos la evolución del tonelaje mercante durante la Segunda República.

*Tabla 7.2 Evolución del tonelaje mercante (1931-1936)*

<b>Año</b>	<b>TRB</b>
1931	1.227.000
1932	1.265.000
1933	1.232.000
1934	1.177.000
1935	1.177.000
1936	1.250.000

Fuente: Lista Oficial de Buques (1931/1936)

Este proceso de estancamiento no era solo una consecuencia de la ausencia de una política naval coherente de la República, sino a lo que hemos comentado anteriormente, en el sentido de que se había producido un agotamiento de un modelo naval ineficiente al amparo de un oligopolio generado por una intervención estatal poco afortunada, aunque también es preciso señalar que entre 1929 y 1935 se produjo una crisis generalizada en el transporte marítimo internacional, que tuvo su repercusión en la actividad de la flota mercante española. Hecho que, como señala Díaz Cano, perjudicará con mayor

intensidad a las marinas mercantes extranjeras con inequívoca vocación en tráficos *tramp*, que a la Marina mercante española, en el sentido de que estaba refugiada en el cabotaje y las líneas protegidas.

### 7.3 COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA, OBJETIVO POLÍTICO

La proclamación de la Segunda República inició una nueva etapa en la que primaria el ajuste de cuentas con el pasado monárquico, de modo que una serie de personajes de nuevo cuño imbuidos de un odio desmesurado hacia todo lo que pudiera representar la esencia y la estela del régimen anterior, encontraría abonado el camino para una venganza que sería alentada desde el propio gobierno. Trasatlántica será una de las principales víctimas, puesto que carecía de contactos y apoyos políticos en las esferas republicanas. De modo que, a partir de abril de 1931, el presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora mantendría una relación distante con la principal naviera española y el ministro de Marina José Giral se mostraría especialmente combativo, como lo demostraría en los meses posteriores.

En la citada fecha, los buques *Reina Victoria Eugenia*, *Infanta Isabel de Borbón* y *Alfonso XIII* serían rebautizados *Argentina*, *Uruguay* y *Habana*. Había transcurrido un año desde el curso del nuevo régimen cuando llegó el primer órdago a través del decreto de 5 de mayo de 1932, por el que se sometía a la aprobación de las Cortes la nulidad del decreto de 6 de abril de 1925 y el decreto-ley de 21 de octubre de 1929. El citado decreto cuestionaba que el contrato firmado en 1925 se había hecho sin licitación pública y consideraba temeraria su duración; propiciaba que el Estado se hiciese con los buques construidos con avales de financiación pública, establecía dos meses para regularizar la liquidación del contrato entre el Estado y Trasatlántica<sup>12</sup> y asumía la responsabilidad del pago de las obligaciones suscritas con anterioridad.

El segundo órdago llegaría con una ley de 2 de julio de 1932 en la que, invocando criterios de interés público y finalizado el contrato de fecha 1 de junio de 1910, el Estado “podrá concertar los servicios con cualquier naviero o prestarlos directamente, llegando en este caso, si preciso fuere, a la incautación temporal de los buques de la Compañía Trasatlántica que considere necesarios.”<sup>13</sup>

Habían transcurrido veinte días cuando una nueva ley de 23 de julio de 1932<sup>14</sup> declararía ilegales las regulaciones normativas que habían regido desde 1909 las relaciones contractuales entre el Estado y Trasatlántica. Solo mantenía como normativas parciales en vigor, a efectos de regularización de cuentas, el real decreto de 22 de febrero de 1922 y la real orden de 28 de marzo de 1923, del Ministerio de Fomento<sup>15</sup> y concluía con el anuncio de convocatoria de un nuevo proyecto de ley de comunicaciones marítimas. Un decreto de 16 de agosto siguiente estableció las condiciones de servicio de las líneas 1, 3 y 4 del cuadro B de la ley de Comunicaciones Marítimas. El Ministerio de Marina entregaba a la naviera un millón de pesetas como capital circulante y se comprometía a abonar una subvención de diez pesetas por milla navegada en la línea 1, 19 pesetas por igual concepto en la línea 3 y 14 pesetas en la línea 4.<sup>16</sup>

De modo que en 1932 se suprimieron definitivamente las líneas números 2 y 3 (Mediterráneo-Plata y Mediterráneo-Cuba-Nueva York), permaneciendo en servicio las líneas número 1 (Cantábrico-Nueva York-Habana-Veracruz) y número 4 (Mediterráneo-Venezuela-Colombia). La línea Barcelona-Nueva

---

<sup>12</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de mayo de 1932.

<sup>13</sup> *Gaceta de Madrid*, 3 de julio de 1932.

<sup>14</sup> *Gaceta de Madrid*, 5 de agosto de 1932.

<sup>15</sup> Para el proceso de liquidación y regularización fue nombrada una comisión formada por el delegado y el interventor del Estado en la compañía, un funcionario designado por el Ministerio de Marina, un representante de Compañía Trasatlántica y un representante del personal de la naviera designado por el Ministerio de Trabajo. La representación de Trasatlántica tendría voz, pero no voto. Cuando la liquidación hubiera sido practicada, ésta sería notificada a la naviera para que procediese al pago de la misma en su caso o para que el Estado habilitase los créditos necesarios para regularizar la situación.

<sup>16</sup> *Gaceta de Madrid*, 19 de agosto de 1932.

York se mantuvo con carácter esporádico en 1933 a razón de seis expediciones anuales, en las que participaron ocasionalmente “los tres comillas” en función de las necesidades del servicio, con escalas intermedias en Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Canarias, Santiago de Cuba y La Habana.

La liquidación realizada por la comisión –“basada en criterios subjetivos y de dudosa ortodoxia contable”, advierte Díaz Cano<sup>17</sup>–, establecía un saldo en contra de Trasatlántica de 166.605.205,28 pesetas, cifra que la cúpula de la naviera calificaría de “aterradora”. El 17 de febrero de 1933, José Gil de Biedma, en representación de Trasatlántica, presentó un detallado recurso ante el ministro de Marina en el que contenía las alegaciones en contra de la liquidación practicada por el Estado.

Un informe de 237 páginas en el que la compañía irá argumentando e incluso desmontando el contenido de la liquidación, en la que los principales desacuerdos serán la valoración contable de los buques, el número de millas aplicadas a efectos de la subvención, la aplicación de los gastos generales y la liquidación de las obligaciones emitidas con el aval del Estado. Trasatlántica resaltarán los perjuicios, no contemplados en la liquidación, de los daños por la supresión de líneas o las pérdidas por la venta obligada de la flota derivado de la supresión de líneas, pues en el periodo comprendido entre 1927 y 1931 la compañía había vendido seis buques a consecuencia de la supresión de líneas por orden gubernamental, lo que había originado unas pérdidas de algo más de cuatro millones de pesetas, como se detalla en la tabla 7.3. Como resumen del recurso, Trasatlántica argumentaba que era el Estado quien mantenía una abultada deuda con la compañía, cifrada por ésta en la cuantía de 139.168.252,24 pesetas.

Como era previsible, el Gobierno rechazó los argumentos de Trasatlántica en cuanto a la valoración de las pérdidas de los buques que habían sido enajenados como consecuencia de la reducción de servicios. En 1932 la compañía tenía ocho buques amarrados y de los seis buques que estaban en servicio, los “tres Comillas” habían sido construidos con aval del Estado y los otros tres –*Habana, Cristóbal Colón y Manuel Arnús*– a cargo de los recursos propios de Trasatlántica y mediante préstamos con la banca privada. El rechazo gubernativo obligaría a la naviera a aceptar una deuda a favor del Estado por importe de 56.608.938,30 pesetas.

Tabla 7.3 Pérdidas económicas por la baja de seis buques (1927-1931)

Buque	Valor contable	Precio venta	Beneficio
<i>Montserrat</i>	639.330,75	218.545,35	-420.785,40
<i>Núñez de Balboa</i>	2.301.348,18	467.099,14	-1.834.249,04
<i>P. de Satrústegui</i>	720.459,17	334.420,58	-386.038,59
<i>Legazpi</i>	931.192,05	949.948,00	18.755,95
<i>Reina M<sup>a</sup> Cristina</i>	924.761,05	266.4898,40	-658.272,65
<i>León XIII</i>	1.109.877,49	248.248,10	-861.629,39
<b>Total</b>	6.626.968,69	2.484.749,57	-4.142.219,12

Fuente: Alegaciones de Compañía Trasatlántica. DÍAZ CANO, *op. cit.*

A pesar de las campañas en la prensa nacional a favor<sup>18</sup> y en contra de Trasatlántica fueron muy intensas en el verano de 1932, en el nuevo escenario la naviera del marqués de Comillas había perdido la protección del Estado y de los gobiernos monárquicos y la situación de indefinición operativa tras la declaración de nulidad y sin efecto de las disposiciones dictadas por orden gubernativa, justificaría el

<sup>17</sup> DÍAZ CANO (2016), *ibidem*, p. 123.

<sup>18</sup> Véase *El Sol*, 4 de julio de 1932.

nacimiento de la denominada Asociación de Obligacionistas de Compañía Trasatlántica, que agrupaba a 784 afectados en defensa de sus intereses alineados con la postura gubernativa.

Frente a esta nueva amenaza para la situación financiera de la empresa, Trasatlántica planteó una propuesta bastante cicatera, como la califica Díaz Cano, que sería rechazada por la mayoría de los obligacionistas.<sup>19</sup> Éstos aceptaron, como dato cierto, la deuda a favor del Estado por importe de 56,6 millones de pesetas, de modo que el valor patrimonial de la compañía, tasado en 36,4 millones de pesetas, aseguraba la posibilidad de cobro por parte de aquéllos, que intentaron, al amparo de la crispación existente entre gobierno y Trasatlántica, pedir al ministro de Marina una nueva reglamentación para que las navieras sujetas a contratos estatales admitiesen una representación de los obligacionistas en sus consejos de administración.

La presentación del alegato de Trasatlántica contra la liquidación practicada por el Estado contaría a su favor con la marcada inestabilidad política que caracterizaría el tránsito de la Segunda República.<sup>20</sup> El triunfo del “bienio negro” en las elecciones de 1933 ralentizó la situación del expediente contra Trasatlántica, pues se trataba de gobiernos más próximos al pensamiento político de la propiedad de la compañía y el sillón del ministerio conocería el paso de nueve ministros. De modo que cuando el Frente Popular llegó al poder en febrero de 1936, el problema de Trasatlántica y el conflicto con el Estado había caído en el olvido. La inestabilidad social y política que habría de producirse en los cinco meses que siguieron hasta el alzamiento militar acabaría paralizando el normal funcionamiento de ministerios y administración pública, de modo que Trasatlántica, a pesar de su debilidad, mantendría aliento suficiente para llegar a julio de 1936.

### 7.3.1 VICISITUDES DE LA FLOTA DE TRASATLÁNTICA (1931-1939)

En 1930, cuando maniobraba en el puerto de Valencia y para evitar el abordaje de un velero, el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* colisionó contra los sillares sumergidos del rompeolas, resultando con daños menores. En septiembre de 1931, dicho buque sufrió daños de diversa consideración por los efectos de un ciclón cuando se encontraba en San Juan de Puerto Rico. En la madrugada del 4 de abril de 1933, el trasatlántico *Marqués de Comillas*, en viaje de Nueva York a La Habana, varó en los arrecifes de Carysford, siendo reflatado dos días después con la ayuda del buque de salvamento *Relief*.

En 1931 Trasatlántica disponía de 191 agencias, 44 de las cuales estaban distribuidas por España, 99 en América y 48 en el resto del mundo.<sup>21</sup> En aquel año fueron vendidos para desguace los buques *Reina María Cristina* y *León XIII*; el buque *Legazpi* pasó a la contraseña de Compañía Trasmediterránea tras haberle sido adjudicada la línea de Guinea española. En 1932 fueron requisados para prisiones flotantes los trasatlánticos *Buenos Aires* y *Antonio López*, mientras los buques *Argentina* y *Uruguay* quedaron amarrados en el puerto de Barcelona. Como ya se ha comentado, en el puerto de Mahón fueron inmovilizados los buques *Manuel Arnús*, *Manuel Calvo* y *Montevideo* y en Cádiz el pequeño *Joaquín del Piélagos*, los únicos en servicio eran los buques *Habana* y *Cristóbal Colón*, adscritos a la línea del Cantábrico y EE.UU. y los “tres Comillas” en las líneas con cabecera en el Mediterráneo.

En 1934, durante las maniobras de la Escuadra española y a requerimiento del Ministerio de Marina, Trasatlántica puso a disposición de la Subsecretaría de la Marina Civil el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* para servir de hotel flotante a las autoridades, periodistas e invitados del Gobierno republicano.

---

<sup>19</sup> DÍAZ CANO (2016), *ibídem*, p. 125.

<sup>20</sup> Entre 1931 y 1936 hubo doce gobiernos y trece ministros de Marina. La media de cada gobierno fue de 4,7 meses y la estancia de cada ministro, de 3,2 meses.

<sup>21</sup> LLORCA BAUS, Carlos (1990). *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, p. 237, Ministerio de Defensa, Madrid.

El 9 de junio zarpó del puerto de Barcelona y realizó escalas en Valencia y Palma. Al finalizar los ejercicios, el capitán fue llamado por el presidente de la República a bordo del acorazado *Jaime I* y felicitado por la colaboración de la tripulación de su buque. A seis millas al sur de cabo Blanco, la Escuadra desfiló ante éste y, después, en compañía del acorazado *Jaime I* continuó viaje a Valencia y Barcelona. En este año, además, volvieron a ser prisiones flotantes los buques *Uruguay* y *Argentina* en Barcelona y *Manuel Arnús* en Tarragona.<sup>22</sup>

Con la flota amarrada, los tripulantes afectados navegarían por riguroso turno en las líneas que permanecían en servicio. Trasatlántica, según un informe de la patronal naviera, había acusado una reducción de 802.302 toneladas transportadas en 1926 a 561.176 toneladas en 1932 y, a mayor abundamiento, a partir de mayo de 1936 las nóminas anuales se vieron recargadas en algo más de dos millones de pesetas, cifra de la que un 43% correspondía a la partida de vacaciones y festivos y casi otro tanto al aumento de plantillas y salarios; el 6,8% al recargo de la manutención y más del ocho por ciento anual a las nuevas cargas derivadas de la orden ministerial de 4 de mayo de 1936.<sup>23</sup>

#### 7.4 YBARRA Y CÍA. Y LA LÍNEA DEL PLATA

Para atender la línea del Plata, Ybarra y Cía. S.C. contrató la construcción de tres buques trasatlánticos con la Sociedad Española de Construcción Naval, que serían adjudicados al astillero de Sestao. Sobre el proyecto serían buques de 10.000 toneladas de peso muerto, lo que en aquel tiempo era un registro considerable para la industria nacional. El primero recibió el nombre de *Cabo San Antonio*, segundo en la historia de la compañía sevillana y fue botado el 16 de diciembre de 1929, momento en el que se procedió a la puesta de quilla de los buques *Cabo San Agustín* y *Cabo Santo Tomé*, que habían sido contratados en noviembre del citado año.

Cada uno de ellos había sido presupuestado en 5.720.000 pesetas pagaderas en libras esterlinas o en pesetas según el cambio al día de los vencimientos, lo cual, como se verá, se convertiría en una trampa ante las consecuencias financieras del *crack* bursátil de 1929 y la inestabilidad política nacional derivada de la dimisión de Primo de Rivera, los meses siguientes y el advenimiento de la Segunda República. Situación que, además, en el mercado nacional colisionaba con la competencia de Sota & Aznar, “que hemos tenido que soportar al decidirse implantar servicios análogos a los nuestros, y declararnos una guerra de tarifas con la consiguiente bajada de fletes, que para algunas mercancías y recorridos ha llegado a tipos verdaderamente ruinosos”.<sup>24</sup>

En el momento de su puesta en servicio en abril de 1930, el buque *Cabo San Antonio* era el mayor de la Marina mercante española; en principio estaba destinado a la línea de Nueva York, en la que habría de sustituir al buque *Cabo Tortosa*. Sin embargo, los efectos derivados del *crack* de 1929 provocaron una fuerte recesión y la decadencia en la citada línea, por lo que Ybarra decidió posicionarlo en la línea de Buenos Aires, en la que los flujos migratorios eran considerables.

La incorporación de este buque y la de los otros dos que habrían de seguirle mejoraron las condiciones del viaje de los emigrantes en tercera clase, en la que además de espacios más cómodos, la calidad de la comida, el buen trato y la regularidad de las salidas ganaron pronto de la confianza de los pasajeros. Los camarotes habían sido estudiados para que tuvieran luz natural a través de los portillos y distribuidos en diferentes capacidades. De modo que el prestigio que adquirió el servicio motivaría el interés de la South America Conference para que se integrara en la misma, como así lo hizo con el carácter de miembro

<sup>22</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY (1968), *ibídem*, p. 239.

<sup>23</sup> LORCA BAUS, *ibídem*, p. 235.

<sup>24</sup> CASTILLO DUEÑAS, Adolfo e YBARRA MENCOS, Iñigo (2004). *La Naviera Ybarra*, p. 159, Sevilla.

añadido.<sup>25</sup> Los entrepuentes adaptados con numerosas filas de literas, escasa y deficiente ventilación y servicios elementales tanto sanitarios como de alimentación pertenecían al pasado.

Para la propulsión de los nuevos buques se eligieron motores diésel MAN de cuatro tiempos, *airless-injection*, de factura alemana, de 7.200 BHP transmitidos a dos ejes, lo cual representaba entonces la planta más potente instalada en un buque propulsado por la marca alemana. En la construcción del buque *Cabo San Antonio* el astillero de Sestao empleó poco más de 14 meses, lo que constituía una marca destacable, pues se trataba de un buque de 12.000 toneladas con una considerable distribución interior para la acomodación de 250 pasajeros, de ellos 50 en primera clase, así como siete bodegas, cuatro situadas a proa de la superestructura y tres a popa de la sala de máquinas.

En agosto de 1931 entró en servicio el buque *Cabo San Agustín* y el día 15 del citado mes se procedió a la botadura del buque *Cabo Santo Tomé*. Tenían notables diferencias respecto del buque *Cabo San Antonio*, caso de dos chimeneas y mayor capacidad de alojamiento; así como en este último era de 200 pasajeros en primera clase y 50 en *cabin class*, en los gemelos era de 12 pasajeros de segunda y 500 de tercera clase.

La situación económica mundial y la política nacional desalentaron a la dirección del escritorio de Sevilla, y ante la depreciación de las obligaciones, Ybarra, ante la necesidad de disponer de circulante, meditó la posibilidad de vender el buque *Cabo San Antonio*, pues ante la próxima entrega de los siguientes, cabía la posibilidad de prescindir del que estaba en servicio. Una solución provisional llegó con la venta de los buques *Cabo Santa María* y *Cabo San Martín*, el primero en 540.000 pesetas y el segundo en 108.000 pesetas y en diciembre de 1931 se procedió a una ampliación de capital de cinco mil títulos a 2.500 pesetas, de los que en febrero de 1932 ya se habían logrado colocar 4.750 títulos, optándose por reservar el resto para ofrecerlos a inversores externos.<sup>26</sup>

Pese a las embestidas económicas propiciadas desde el gobierno de la Segunda República, las cuentas consiguieron nivelarse con los magníficos resultados obtenidos por el buque *Cabo San Antonio* en la línea del Plata, pues solo en 1931, de los cinco viajes realizados había obtenido un beneficio líquido que representaba el 19% de su valor. Por el contrario, el acusado declive de la línea de Nueva York provocó que ésta fuera traspasada con todos los contratos de transporte en vigor a los consignatarios en la ciudad de los Rascacielos, García & Díaz, y cediéndoles los buques *Cabo Mayor* y *Cabo Tortosa* en el precio de 380.000 dólares oro; para su explotación sería constituida la sociedad Compañía Española de Navegación Marítima y los buques citados enarbolaban su contraseña renombrados *Navemar* y *Motomar*, respectivamente.

Por lo que se refiere a la línea del Plata, los costes de explotación aumentaban y la dirección de Ybarra percibió que también podría ser deficitaria, de modo que, en abril de 1935, presionado por la naviera sevillana, el Gobierno anunciaría un nuevo concurso subvencionado para la citada línea con el abono de 15 pesetas por milla navegada. Ybarra fue el único que se presentó y el 27 de mayo del citado año se publicó en la *Gaceta de Madrid* la orden ministerial correspondiente, que se haría efectiva a partir de julio próximo.

El rendimiento económico de la línea mejoró notablemente con la nueva subvención y la autorización del incremento del precio de los pasajes de 550 pesetas a 660 pesetas; asimismo, la recuperación del tonelaje y fletes transportados en el cabotaje nacional contribuyeron a recuperar la ilusión en el transporte marítimo, cuando finalizaba 1935. Poco duraría el optimismo, pues con la llegada del Frente

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 160.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 162.



Popular al Gobierno de la Segunda República, Ybarra, al igual que las demás navieras nacionales, sufren el acoso de las autoridades, de las organizaciones obreras y de la prensa de izquierdas, que apuntan que el concurso de la línea trasatlántica había sido amañado.<sup>27</sup>

## 7.5 LOS BUQUES *DÓMINE* Y *FERNANDO POO*, UN CONFLICTO DE INTERESES

El 12 de marzo de 1931 Compañía Trasmediterránea contrató con el astillero Unión Naval de Levante la construcción de dos buques que serían destinados a las líneas de Baleares. Eran algo más pequeños que los buques tipo *Ciudad de Alicante*, aunque el proyecto tenía una gran similitud, con máquina potente e igual de cómodos, bonitos y bien proporcionados.

La quilla del primero de ellos se puso en grada apenas 19 días después, el 31 de marzo de 1931 y el 9 de julio de 1932 se procedió a su botadura con el nombre de *Ciudad de Ibiza*.<sup>28</sup> En marzo de 1933 realizó las pruebas de mar en aguas del golfo de Valencia y el 14 de abril –aniversario de la República– se entregó a Compañía Trasmediterránea. Seis días después llegó por primera vez a la Ciudad Condal y el 24 de abril se estrenó en la línea Barcelona-Ibiza. El 11 de mayo siguiente llegó por primera vez a Palma para cubrir las líneas Palma-Ibiza-Alicante y Palma-Tarragona.

El segundo buque se contrató el 16 de marzo de 1931 y su puesta de quilla se colocó simultáneamente al anterior. El 26 de noviembre de 1932 se procedió a su botadura bautizado con el nombre de *Ciudad de Tarragona*<sup>29</sup> y el 22 de agosto de 1933 realizó las pruebas de mar, en las que superó las condiciones contractuales. El director del astillero obsequió a los invitados con un almuerzo en el que se pronunciaron vibrantes discursos y a continuación se procedió al acto oficial de entrega a Trasmediterránea; el 4 de septiembre salió de Valencia en su viaje inaugural a Palma de Mallorca.

En esta etapa se incorporaron al inventario de Trasmediterránea seis nuevos buques. Sobre qué tipo de barcos era conveniente construir, el presidente de la Compañía consideraba que, hasta la fecha, la Flota había adolecido de heterogeneidad, ya que cuando se había construido o comprado un buque se había hecho en razón de los servicios a cubrir, y si esto era beneficioso también presentaba el inconveniente de que cuando por motivo de alguna avería o reparación era necesario sustituirlo, resultaba problemático disponer del idóneo.

Ernesto Anastasio Pascual estimaba que era más operativo simplificar los tipos, pues con ello se obtenía un abaratamiento en los costes de construcción y se reducía el número de buques de reserva. Entonces sugirió la idea de construir en serie un tipo único para los servicios de la Península con Canarias y Fernando Poo, y otro para las conexiones con Baleares y África, que sirviera también para la línea Sevilla-Cádiz-Canarias, que no requería de tanto tonelaje como el que demandaban las prolongaciones por el Mediterráneo hasta Barcelona y por el Atlántico hasta Pasajes.<sup>30</sup> Propuso también construir un buque de unas características especiales para la línea Algeciras-Ceuta, algo que consideraba de interés político y estratégico, pues dicho servicio comunicaría a España con la zona del Protectorado de Marruecos.

El buque *General Jordana*, cuya botadura se había realizado el 24 de septiembre de 1930, ostentó dicho nombre durante la fase de armamento a flote hasta la proclamación de la Segunda República, de modo

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 166.

<sup>28</sup> Construcción nº 20. El precio del contrato fue de 4.880.000 pesetas y el precio final, con revisiones y otros trabajos, ascendió a 5.039.161 pesetas.

<sup>29</sup> Construcción nº 21. El precio del contrato fue de 4.880.000 pesetas y el precio final ascendió a 5.077.202 pesetas.

<sup>30</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1936-1939 y 1940), *Memoria*, p. 23.

que cuando se procedió a su entrega oficial, el 13 de agosto de 1931, salió a navegar rebautizado *Ciudad de Málaga*.

En septiembre de 1931 el astillero Krupp A.G. en Kiel (Alemania) se disponía a la entrega del buque *Villa de Madrid*<sup>31</sup>, cuando sucedió algo inesperado. En las pruebas de mar no alcanzó la velocidad estipulada y Trasmediterránea, haciendo uso de las cláusulas del contrato, rehusó su recepción. El astillero anunció entonces su venta en pública subasta por una cantidad inferior al precio acordado con la naviera española, pero la licitación quedó desierta. Un segundo intento, por un precio aún más reducido, sólo contó con una propuesta de Trasmediterránea y entonces hubo acuerdo. A finales de diciembre de 1931 enarboló la bandera española y el 15 de enero de 1932 arribó por primera vez al puerto de Barcelona, que era el de su matrícula naval. A final de mes se incorporó a la línea Barcelona-Cádiz-Canarias, en la que alternaría con su compañero de contraseña *Ciudad de Sevilla*.

En lo que sí hubo discrepancias entre Compañía Trasmediterránea y el Gobierno fue en la política de nuevas construcciones de la Flota. Previstos por imperativo del artículo 23 del contrato con el Estado para la línea de Guinea, en la exposición que el presidente Ernesto Anastasio Pascual hizo el 29 de mayo de 1936 ante la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración —a fin de someter a aprobación la *Memoria* correspondiente a 1935— y refiriéndose a la construcción de los buques *Dómine* y *Fernando Poo*, criticaba explícitamente que por carecer la mayoría de las veces los empresarios españoles de libertad para contratar, se tomaban decisiones equivocadas.

Se refería el presidente a que cuando Trasmediterránea anunció en 1932 la construcción de dos buques para los servicios de Guinea española, el Gobierno recomendó que se construyeran en Bilbao con objeto de paliar la crisis de trabajo que atravesaban los astilleros de Vizcaya. Al aceptarlo para evitar la confrontación política, Trasmediterránea sabía que realizaba un acto de mala administración, ya que bien podían construirse en Unión Naval de Levante, que también estaba sin carga de trabajo y además era el mayor accionista del astillero, con lo que esta decisión perjudicaba claramente a la empresa filial.

Al respecto, Haupt y Ortiz-Villajos sostienen que “la nueva política económica del Gobierno no se produjo, y en un duro enfrentamiento entre las fuerzas vivas de Valencia y Bilbao, estas últimas consiguieron el contrato de construcción de dos buques mixtos de carga y pasaje, encargados por el Estado para la Compañía Trasmediterránea, para los astilleros de Euskalduna y Sestao. En esta lucha entre grupos de presión, Sestao arrebató a la Unión Naval de Levante la construcción del *Dómine*”.<sup>32</sup>

Ernesto Anastasio se lamentaba de que, aunque sólo se hubiera construido uno de los buques en Unión Naval de Levante, habría asegurado carga de trabajo para veinte meses. Por ello, aconsejó la necesidad de ceder la participación que tenía en el astillero valenciano si encontraba comprador y las condiciones eran razonables. Parece claro que Ernesto Anastasio no admitía injerencias políticas en la administración de la Compañía, y trataba de mantener el equilibrio de la naviera y el astillero.

En 1935 los astilleros de La Naval y Euskalduna entregaron los buques *Dómine* y *Fernando Poo*. El primero fue botado el 27 de julio de 1934 y entregado el 14 de septiembre de 1935, incorporándose a la línea Bilbao-Fernando Poo. La decoración de la cámara de primera clase era obra del artista vasco Archundi. Su gemelo *Fernando Poo*, botado el 28 de agosto de 1934 y entregado también en el mismo mes, zarpó el 17 de octubre desde el puerto de Barcelona. La entrega de ambos buques se demoró algo más de un año sobre el plazo previsto, siendo el precio final de cada unidad de 13.450.000 pesetas. Fueron unos barcos formidables, en los que se presumía de la tecnología nacional, sobre todo en lo que

---

<sup>31</sup> Construcción nº 515 (la botadura del buque se celebró el 6 de junio de 1931).

<sup>32</sup> HOUP, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José María (1998). *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 137, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

se refería a los motores diésel fabricados por La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), aunque la asistencia técnica alemana resultaba evidente.

Los astilleros habían percibido, además del precio abonado por la Compañía, la cantidad de 2.750.000 pesetas por cada buque aportada por el Estado en concepto de primas o compensaciones a la construcción. Los gastos de habilitación e impuestos supusieron al constructor 1.580.000 pesetas. Teniendo en cuenta que el tonelaje de arqueado bruto de los buques construidos era de 6.914 toneladas, Compañía Trasmediterránea abonó 1.945,30 pesetas por cada tonelada de arqueado.<sup>33</sup>

## 7.6 LA GUERRA CIVIL (1936-1939), UN PARÉNTESIS DEVASTADOR

El 18 de julio de 1936 Traslántica tenía tan sólo seis buques en servicio. Aquel día la situación de la flota era la siguiente: *Marqués de Comillas* y *Manuel Arnús*, en Barcelona; *Juan Sebastián Elcano*, en San Juan de Puerto Rico; *Magallanes*, en La Coruña; *Habana*, en Bilbao; y *Cristóbal Colón*, en Veracruz. En Barcelona y Mahón estaba amarrada el resto de la flota que se encontraba inactiva desde 1932 y en Sevilla y Cádiz estaban los buques *Mogador* y *Joaquín del Piélagos*, éste último fuera de servicio.

El 29 de agosto de 1936 se constituyó en Burgos la Comisión de Industria y Comercio, dependiente de la Junta de Defensa Nacional, que tenía entre sus competencias la Marina Mercante. Apenas un mes antes, el 26 de julio, la Generalitat de Cataluña se incautó de las oficinas de Traslántica en Barcelona.

El 7 de agosto siguiente se publicó un decreto del Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante del Gobierno de Madrid, por el que se procedía a la incautación de Compañía Traslántica Española. Mediante decreto de 11 de agosto un comité ejecutivo que decidió sustituir a la oficialidad y mandos sospechosos contrarios a la República. De modo paralelo, en septiembre se estableció en Cádiz una nueva dirección integrándose la compañía en la Gerencia Oficial de Buques Mercantes. En 1937, Fulgencio Díaz Pastor fue nombrado presidente de Traslántica, siendo sustituido en 1938 por José Bertrán y Musitu, que ocupó el cargo hasta 1943.

Quien mejor ha estudiado las vicisitudes de la flota durante la guerra civil española ha sido el historiador naval santanderino Rafael González Echegaray (1923-1985), uno de los montañeses más ilustres del siglo XX. Marino mercante y abogado especialista en Derecho Marítimo, desempeñó el cargo de subdirector de Traslántica y en el plano político fue delegado provincial del Ministerio de Educación y Ciencia, presidente de la Diputación Provincial de Santander (1971-1973)<sup>34</sup> y gobernador civil de la provincia de Santa Cruz de Tenerife (1973-1974).

El 18 de julio de 1936, el trasatlántico *Cristóbal Colón* se encontraba en el puerto de Veracruz, que era final de la línea de Méjico, de donde zarpó en viaje a La Habana y, a continuación, continuó a Southampton. A su arribada a este puerto recibió órdenes de continuar a El Havre y St. Nazaire, a donde arribó el 13 de agosto para cargar armamento y quedó a la espera del momento propicio para romper el bloqueo naval de la Marina nacional en aguas del Cantábrico.

<sup>33</sup> FONT BETANZOS, Francisco (2010). *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX*, p. 163, Cádiz. Del mismo autor, *Buques Dómine y Fernando Poo, unas construcciones conflictivas*, publicado el 29 de septiembre de 2011 en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es).

<sup>34</sup> Dejó una importante obra escrita relacionada con la mar y los barcos, así como artículos en prensa y en revistas especializadas, principalmente en *Revista General de Marina*. Entre otros títulos destacan *Cincuenta años de vapores santanderinos* (1951), *Resaca* (1960), *Los tres Comillas* (1961), *Naufragios en la costa de Cantabria* (1963 y 1976), *La Marina cántabra desde el vapor* (1968), *Capitanes de Cantabria* (1970), *Por más valer* (1972), *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil* (1977), *Balleneros cántabros* (1978), *El Astillero de San Martín* (1979), *Un retazo de historia santanderina* (1981), *Tres remolques* (1982), *Escala en Vigo* (1983) y *Crónica del Real Club Marítimo de Santander* (1984).

El 25 de agosto, el trasatlántico *Cristóbal Colón* recaló sobre cabo Mayor sin novedad. La llegada del barco a Santander fue apoteósica, y allí permaneció hasta el 25 de septiembre, en que, con el respaldo de la presencia de la Escuadra republicana recién llegada al Cantábrico, zarpó con destino a Cardiff, a cuya llegada desertaron su capitán y la mayor parte de sus oficiales.

En Inglaterra cargó al completo sus carboneras con objeto de dar un viaje redondo a Centroamérica, y tras haber asumido el mando el capitán Crescencio Navarro, enviado desde Madrid, el 16 de octubre siguiente se dispuso a hacer la travesía con el falso nombre de *Bristol Canal*, largando bandera y matrícula francesa y los colores de la Compagnie Transatlantique.<sup>35</sup> Nueve días después, cuando recaló en Bermudas, embarrancó sobre uno de los arrecifes que rodean Saint George. A pesar de los esfuerzos que hizo el crucero británico HMS *Dragon* (D-46), que lo tomó a remolque, el trasatlántico español quedó definitivamente atrapado y abandonado por su dotación, integrada por 170 hombres.

El trasatlántico *Habana* se encontraba el 18 de julio en Bilbao, donde se preparaba para su viaje rutinario a América, cuya salida fue suspendida. El buque se convirtió en alojamiento para refugiados procedentes de Guipúzcoa y en enero de 1937 fue requisado y habilitado como buque-hospital. Durante dos meses, entre el 5 de mayo y el 5 de julio de ese mismo año, realizó cinco viajes con refugiados –mujeres y niños principalmente– que huían de Bilbao ante el avance de las tropas nacionales. Los viajes fueron a Southampton, La Pallice y Pauillac. El Gobierno de Burgos intentó la recuperación del buque, pero fracasaron todos los intentos, por lo que quedó amarrado hasta el final de la guerra en el puerto de Burdeos.

El trasatlántico *Magallanes* estaba el 18 de julio en el puerto de La Coruña, por lo que permaneció en zona nacional. Sin embargo, el día 22 zarpó para Méjico y el 4 de septiembre inició el viaje de regreso cargado con diverso material de guerra y 17.000 fusiles para las fuerzas republicanas. A su recalada en cabo San Vicente fueron a esperarle el crucero *Miguel de Cervantes* y varios destructores, con lo que llegó sin novedad a la base naval de Cartagena.

Luego siguió viaje a Barcelona y el 10 de abril de 1937 zarpó rumbo a Feodosia y Odessa, con escalas en Tarragona, Valencia, Alicante y Cartagena, en el primero de varios viajes a puertos soviéticos del mar Negro. En el último de ellos desde Cartagena, el 11 de junio de 1937, abordó al destructor *Alcalá Galiano* que iba escoltándolo en noche cerrada, navegando ambos con las luces apagadas y soportando un fuerte temporal de viento y lluvia. En el viaje de retorno y al llegar al estrecho de los Dardanelos, abordó también al buque italiano *Capo Pino* al que hundió, por lo que quedó internado en Turquía para responder de los perjuicios del accidente y el buque fue recuperado después de la guerra.

El trasatlántico *Marqués de Comillas* se encontraba en el puerto de Barcelona y el 5 de agosto fue requisado por Gobierno, siendo inicialmente utilizado como buque hospital pintado con los distintivos de la Cruz Roja. En esta misión atendió y ayudó a la evacuación de heridos en las operaciones de desembarco en Mallorca, bajo el mando del capitán Bayo, pese a lo cual fue atacado por la aviación, que le causó averías y algunas bajas. Después hizo varios viajes a Barcelona y Mahón y el día 22 del citado mes zarpó de nuevo hacia la zona de operaciones; hasta el 4 de septiembre permaneció entre Punta Amer y Cabo Tinar y en la noche del día 9, al resguardo de Cala Petita, recogió a un contingente de tropas y regresó a Barcelona.

El 11 de febrero de 1937 zarpó para Odessa donde cargó completo de material bélico y en el viaje de regreso, en la noche del día 26 del citado mes fue capturado por el crucero nacional *Almirante Cervera*

---

<sup>35</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1977). *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, p. 85, Editorial San Martín, Madrid.

a unas 15 millas al este del cabo San Sebastián (Gerona), siendo conducido a Palma de Mallorca. A continuación fue clasificado como transporte de guerra dependiente del Estado Mayor de la Armada y el 13 de marzo, pintado de gris naval, zarpó en viaje a Cádiz con el cargamento de armas que transportaba, escoltado por los cruceros *Baleares* y *Almirante Cervera* y el crucero auxiliar *V. Puchol*.

Después hizo varios viajes a La Spezia para cargar material militar y en el mes de julio hizo tres viajes a Santa Cruz de Tenerife, donde embarcó tropas con destino a Cádiz. En enero de 1938 y enero de 1939 hizo sendos viajes con peregrinos marroquíes a La Meca. En el primero de ellos zarpó desde Ceuta y después de hacer escala en Melilla, hasta Cabo Bugaroni navegó con la escolta de los cruceros *Canarias* y *Baleares*, donde se hizo cargo el destructor italiano *Ugolino Vivaldi*. Para protegerle en el viaje de regreso los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera* fueron a esperarle en la escala que hizo en el puerto de Cagliari y el 16 de marzo arribó a Ceuta.

El gobierno de Burgos planteó la posibilidad de restablecer la línea de Argentina con la participación del buque *Marqués de Comillas* y el flete de algunos buques alemanes de la compañía Hamburg-Amerika Line, pero el proyecto no se llegó a plasmar. En su último servicio militar transportó a Bizerta al personal que habría de ocuparse de tripular los buques de la Escuadra republicana internados en dicho puerto, desde donde regresó a Cádiz y después siguió a Cartagena, donde permaneció hasta septiembre como cuartel general flotante del almirante jefe de la Escuadra nacional, almirante Francisco Moreno y su estado mayor.

El 18 de julio de 1936, el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* se encontraba en San Juan de Puerto Rico. De allí zarpó en viaje a Santo Domingo, La Guaira y Puerto Cabello y después de recalar de nuevo en San Juan, hizo viaje directo a Barcelona, a donde arribó el 15 de agosto. A su llegada fue requisado para alojamiento de refugiados, situación en la que permaneció hasta el mes de octubre. Sin embargo, ante la necesidad que tenía el Gobierno de la República de disponer de buques con capacidad de carga y velocidad para asegurar el suministro de armamento y municiones, a partir del 15 de enero de 1937 comenzó sus viajes a Odessa.

En su primer viaje cargó trigo, algodón y diverso material de guerra y el 20 de febrero estaba de regreso en Barcelona. En marzo realizó el segundo viaje, descargando ésta vez en Valencia y el 11 de julio inició su tercer y último viaje, zarpando desde el puerto de Cartagena con carga de plomo y frutas. Después de ocho singladuras arribó a Odessa, donde cargó diverso material de guerra y cuando se disponía a regresar a España se recibió una orden del Gobierno de la URSS que declaró su incautación y descarga.

El trasatlántico quedó internado en el citado puerto y la tripulación fue desembarcada y concentrada en tierra, siendo parcialmente repatriada a partir de 1939. Después de la guerra, el barco fue incorporado a la Marina de Guerra de la URSS como buque taller con el nombre de *Volga*, siendo artillado, según el Jane's, con cinco cañones de 75 milímetros, tres de ellos antiaéreos. En el transcurso de la Segunda Guerra Mundial fue transformado en buque hospital y renombrado *Odessa*.

Cuando acabó la contienda fue devuelto a su condición de buque mercante y conservando sus dos chimeneas pasó a llamarse *Jakutia*. Transcurrieron muchos años en los que poco más se supo del antiguo trasatlántico español y su pista se perdió por completo. Sin embargo, a raíz de la desaparición de la URSS se conoció la noticia de que había sido desguazado en 1968 en el puerto de Inkerman.

Como es conocido, el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* no fue el único buque español incautado por las autoridades soviéticas. Otros mercantes siguieron el mismo camino. Los buques *Cabo San Agustín*, *Ciudad de Tarragona*, *Ciudad de Ibiza*, *Isla de Gran Canaria*, *Inocencio Figaredo*, *Mar Blanco*, *Cabo Quilates* y *Marzo* jamás volvieron a España. Durante la guerra civil, las fuerzas navales nacionales

apresaron a varios mercantes soviéticos, siendo declarados "buenas presas" y pasaron a engrosar el pabellón español, primero a cargo de la Gerencia Oficial de Buques Mercantes y, a partir de 1943, de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

En 1934, en plena crisis política y social, el buque *Manuel Arnús* actuó como prisión flotante en el puerto de Tarragona. El 18 de julio de 1936 se encontraba en Barcelona, preparado para su itinerario con escalas en Valencia, Cartagena y Almería. En el tránsito hasta Cartagena, el buque navegó constantemente en zig-zag y los pasajeros con los chalecos salvavidas puestos. El 18 de septiembre salió en viaje a La Habana (Cuba) y arribó el 5 de octubre; a su llegada al puerto habanero, toda la oficialidad desertó y lograría regresar a la España nacional, por lo que el citado buque quedó internado durante año y medio. La colonia española en Cuba se movilizó para conseguir su recuperación e hizo una colecta de unos 100.000 dólares<sup>36</sup>, pero las gestiones judiciales realizadas por Trasatlántica no tuvieron éxito.

Con el beneplácito del Gobierno de Cuba, en tiempos del presidente Federico Laredo Brú, el 27 de mayo de 1938 zarpó hacia Veracruz (México), con la finalidad de cargar 22 aviones de fabricación o procedencia norteamericana, llevados hasta allí por ferrocarril, para su transporte a España. Finalmente, ese embarque no llegó a realizarse y sería incautado por el gobierno de México –operación en la que, supuestamente, intervinieron Lázaro Cárdenas e Indalecio Prieto–, que decidió venderlo al gobierno de EE.UU.

El gobierno de Franco trató de recuperar el buque<sup>37</sup>, aunque sin éxito, puesto que al terminar la guerra el no reconocimiento del nuevo régimen español por el gobierno de México anuló todos los intentos legales que se hicieron en ese sentido. La colonia española en La Habana hizo una colecta, que consiguió más de cien mil dólares, para intentar recuperar el buque, pero tampoco consiguió su objetivo. La U.S. Army se mostró interesada con la intención de transformarlo en buque-hospital, pero desistió debido al elevado coste que ello suponía. Finalmente, el 26 de octubre de 1946 el buque *Manuel Arnús* fue hundido como blanco de tiro en unas maniobras aeronavales de EE.UU.

Los trasatlánticos *Argentina* y *Uruguay* estaban amarrados en Barcelona desde 1932, a raíz de la suspensión de la línea del Plata, que había sido adjudicada a Ybarra. Al comienzo de la guerra fueron incautados y, al igual que había sucedido durante la revolución de octubre de 1934, fueron utilizados como prisiones flotantes. Ambos buques fueron blanco fácil en los ataques aéreos que sufrió Barcelona, resultando hundidos en aguas someras. Cuando acabó la guerra, fueron reflatados por la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, siéndolo el primero el 8 de septiembre de 1939 y el segundo el 26 de julio del citado año.<sup>38</sup> A la vista de los graves daños sufridos y de la inviabilidad económica de su reconstrucción, fueron vendidos para chatarra. El mismo camino siguió el buque *Alicante*, que entonces hacía las funciones de pontón carbonero y también había sido hundido por la aviación nacional.

Los buques que se encontraban amarrados en la bahía de Mahón desde 1932 –*Antonio López*, *Buenos Aires*, *Montevideo* y *Manuel Calvo*– permanecieron inactivos durante toda la guerra, acusando las señales del abandono, por lo que, a excepción del último citado, que fue reconvertido en carguero entre 1939 y 1940 en el astillero de Matagorda, todos los demás fueron desguzados. Por lo que se refiere a los pequeños vapores *Joaquín del Piélagos* y *Mogador*, el primero permaneció amarrado en Cádiz, donde

---

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 88.

<sup>37</sup> *The Manuel Arnus* No. 10819. 141 F.2d 585 (1944) *The Manuel Arnus*. Compañía Trasatlántica. Administrada por el Estado, ver United States *et al.* Circuit Court of Appeals. Fifth Circuit. March 28, 1944 (en [www.casetex.com](http://www.casetex.com); consultado el 18 de abril de 2017).

<sup>38</sup> COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES (1941). Estado Mayor de la Armada, p. 88, Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, Barcelona.

continuó durante toda la guerra, mientras que el segundo estuvo operando a lo largo del río Guadalquivir en los primeros días de la contienda, conduciendo contingentes de fuerzas militares.

## 7.7 LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES DURANTE LA GUERRA CIVIL

### 7.7.1 ACTIVIDAD EN LA ZONA REPUBLICANA

Desde el primer momento en que el territorio español quedó dividido en dos bandos enfrentados en una cruenta guerra civil, la zona nacional mantuvo el control de las bases de Ferrol y La Carraca, donde, como ya conocemos, se encontraban importantes astilleros y diques y en las proximidades del segundo la fábrica de artillería San Carlos. La España republicana conservó la base y el astillero de Cartagena y el control de la industria situada en Cataluña y Vizcaya.

En el astillero de Cartagena se trabajaba en el alistamiento de los destructores *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Jorge Juan*, *Císcar* y *Ulloa*, que se encontraban a flote entre 1931 y 1933, si bien su terminación no estuvo exenta de diversos problemas, sobre todo en lo referido a la artillería, pues la Fábrica de San Carlos producía buena parte de las piezas destinadas a estos buques.

El crucero *Miguel de Cervantes* fue atacado el 22 de noviembre de 1936 frente a la isla de Escombreras por el submarino legionario italiano *Torricelli*. El buque resistió el impacto y fue remolcado al puerto de Cartagena, aunque la reparación resultó complicada pues no disponía de dique, ya que, como hemos comentado, se encontraba inmerso en trabajos de alargamiento con una ampliación de 66 m que aún no podía utilizarse. Por lo que hubo de esperar varias semanas hasta que el dique estuvo en condiciones provisionales para su varada, quedando de nuevo operativo en julio de 1938.

Los combates en la mar y la acción de la aviación causaron daños en numerosos buques que el astillero de Cartagena reparaba como podía, pues tanto la factoría citada como el arsenal fueron objeto frecuente de los ataques de la aviación enemiga. La construcción del submarino D-1, al que ya nos hemos referido, quedó totalmente paralizada, así como los acopios de materiales de los futuros submarinos D-2 y D-3 y los cascos de los futuros destructores *Álava* y *Liniers*. A finales de marzo de 1939, cuando la flota republicana zarpó rumbo a Bizerta, quedaron en puerto varios destructores averiados que aún no habían entrado en obras. En el carenero deponente del puerto de Barcelona se encontraba situado el submarino C-1 y semihundido el planero *Tofiño*.

En el transcurso de la guerra, Euskalduna contribuyó a paliar las demandas de material ferroviario para atender las necesidades de desplazamiento del gobierno de Burgos. Dicha etapa comenzaría en el momento en el que Bilbao quedó bajo control de las fuerzas militares nacionales y recibió un encargo de diez locomotoras para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En marzo de 1938, mediante decreto, el ministro de Obras Públicas recibió autorización y ordenaba la fabricación de coches, vagones y locomotoras con fines logísticos militares y Euskalduna atendió numerosos pedidos de maquinaria y construcciones diversas destinadas a dicho fin. De modo que en dicho año, el astillero obtuvo beneficios importantes, hasta el punto de que decidió repartir dividendos entre los accionistas, lo que sucedía por primera vez desde 1930.

Durante la guerra civil, el astillero Unión Naval de Levante fue incautado por el Gobierno de la República y supervisado por un comité revolucionario, que también se hizo cargo del varadero de Tarragona y el dique flotante de Málaga. Controlado por la CNT, entre 1937 y 1938 unos 1.200 trabajadores fabricaron medio millar de vehículos blindados para el bando republicano, siendo destinados a combatir en los frentes de Madrid y Teruel.

Los blindados de Unión Naval de Levante se fabricaban sobre chasis de camiones, autobuses, maquinaria agrícola o vehículos de obras públicas. Para su blindaje se utilizaron chapas de distintas calidades y grosores y la mayoría de los casos se equiparon con dos ametralladoras, una delantera y la otra ubicada en la torreta. Existe un fondo gráfico muy interesante de los diferentes modelos producidos, algunos con un llamativo aspecto estético.

Los bombardeos de la aviación nacional causaron graves daños en la zona donde se encontraban éste y otros objetivos, tales como la central térmica de SAFE, la estación de mercancías del ferrocarril del Norte y las instalaciones de CAMPSA. Los trabajos de reparaciones navales se hicieron cada vez más complicados ante la destrucción causada, limitándose en los últimos meses de la guerra a trabajos a flote realizados entre dificultades de todo tipo.

### 7.7.2 ACTIVIDAD EN LA ZONA NACIONAL

En la zona nacional, las industrias de la bahía gaditana dedicaron sus energías a la reparación y mantenimiento de la exigua flota que entonces estaba bajo el mando alzado. Finalizaron los trabajos de armamento del cañonero *Calvo Sotelo*, ex *Zacatecas* y se hicieron reformas de importancia en los tres cañoneros de la clase *Dato*.<sup>39</sup>

El arsenal gaditano trabajó también en la transformación en cruceros auxiliares de los buques *Ciudad de Valencia* y *Ciudad de Alicante*, que habían sido incautados a Compañía Trasmediterránea. Se procedió, asimismo, al artillado de numerosos pesqueros para su utilización como guardacostas y la factoría de San Carlos terminó las dos torres de 203 mm que estaban pendientes para su emplazamiento en el crucero *Baleares* y después continuó la fabricación de artillería diversa para la Armada y el Ejército de Tierra y del Aire, así como grandes cantidades de proyectiles de todos los calibres.

En Ferrol, que era entonces la factoría más importante del país, la actividad industrial fue mucho más intensa durante el curso de la guerra. El acorazado *España*, ex *Alfonso XIII*, que se encontraba amarrado en el arsenal desde 1931, fue reactivado a toda prisa y con una dotación improvisada salió a campaña a mediados de agosto de 1936. “El abuelo”, que así es como llamaban al viejo acorazado, fue ganando en velocidad a tenor de la calidad de sus turbinas y calderas y en marzo de 1937 casi alcanzó veinte nudos de velocidad, que era la misma que había logrado cuando efectuó sus pruebas de mar hacia 24 años.

El crucero *Canarias*, al que le faltaba la artillería de 120 mm y la dirección de tiro de la artillería principal, recibió atención preferente para su inmediata puesta en servicio. Como medida provisional se le adaptó la dirección de tiro de una batería costera de 152,4 mm, pues la que le correspondía estaba en Inglaterra y debido al curso de los acontecimientos, nunca llegaría a España. De modo que le sería instalada la citada dirección de tiro costera acoplada ingeniosamente al nuevo calibre y el resultado se pudo comprobar el 29 de septiembre de 1936, fecha en la que en aguas del Estrecho y desde una distancia de 21 kilómetros, el crucero *Canarias* abrió fuego contra el destructor republicano *Almirante Ferrándiz* (AF) y lo alcanzó de lleno, hundiéndolo en pocos minutos.

El éxito militar alcanzado por el crucero *Canarias* determinó la decisión de la Junta de Burgos, previendo que la guerra iba para largo, acometer con firmeza la terminación del crucero *Baleares*, que se encontraba muy atrasado en su armamento final. Solo tenía montada una torre y aún no había realizado las pruebas de mar, de modo que en el último trimestre de 1936 la maestranza del astillero

---

<sup>39</sup> En los primeros días de la guerra, el cañonero *Dato* mantuvo un valiente encuentro en la zona del Estrecho con el acorazado republicano *Jaime I*, cuya artillería gruesa causó graves daños al modesto cañonero. Durante su varada en La Carraca sería modificada la proa, suprimiéndole el espolón y montando los cañones proeles en escalón sobre la línea de eje, lo que permitía utilizarlos por ambas bandas duplicando así su valor militar. Posteriormente, los buques de la misma serie serían igualmente modificados.



ferrolano trabajó a destajo, consiguiendo montarle la segunda torre de 203 mm, algunos cañones antiaéreos de fortuna y se logró complementar muchos elementos de su habilitación. En tales condiciones salió a pruebas de mar el 28 de diciembre con resultado satisfactorio, por lo que recibió orden de proceder a Cádiz, donde quedó a las órdenes del almirante Moreno. Allí se le montó la tercera torre y la cuarta tendría que esperar hasta mediados de 1937.

En el astillero de Ferrol se trabajaba tanto en la construcción de los minadores como en el armamento de pesqueros y buques mercantes para su transformación en guardacostas, dragaminas y cruceros auxiliares. Se estima que al menos unos cincuenta buques fueron habilitados con estos cometidos en el transcurso de la guerra. Una de las transformaciones más significativas fue la realizada en el buque *Mar Cantábrico*, requisado a la Compañía Marítima del Nervión, que había sido capturado en marzo de 1937 por el crucero *Canarias*. Por su tamaño, modernidad, velocidad y radio de acción, respondía al modelo ideal para su transformación en crucero auxiliar para operaciones alegadas y admitía la instalación de armamento potente.

El astillero ferrolano se hizo cargo del armamento del citado buque, en el que se montaron cuatro cañones de 152,4 mm procedentes de una batería de costa, cuatro cañones antiaéreos alemanes de 88 mm y algunas ametralladoras, ejecutando para ello las obras estructurales necesarias y la habilitación del puente, alojamientos, pañoles de municiones y cierre de escotillas de carga para la conversión de los entrepuentes en sollados. El 17 de agosto de 1937, el buque *Mar Cantábrico* pasó a engrosar los efectivos navales de la flota nacional.

Idéntica reforma se realizó a bordo del buque gemelo *Mar Negro*, aunque las obras se realizaron en el astillero de La Naval en Sestao, después de que la ciudad hubiera caído bajo el control de las fuerzas nacionales. Este buque llegó al mencionado astillero en septiembre de 1937 y entró en servicio militar el 20 de mayo de 1938. Debido a sus excelentes prestaciones, la militarización de ambos buques se alargó hasta varios meses después de finalizada la guerra y en 1940 fueron devueltos a su compañía armadora.

Otra obra importante realizada en el astillero de Ferrol durante la guerra fue la modernización del crucero *Navarra*, ex *República*, ex *Reina Victoria Eugenia*. Este buque se encontraba fondeado en Cádiz, con las máquinas y las calderas totalmente inútiles, cuando estalló la guerra. Inicialmente sería utilizado como batería flotante, poco después sus nueve cañones de 152 mm fueron desmontados e instalados en Ceuta y en la defensa costera de la bahía de Cádiz.

Sin embargo, la escasez de barcos y las necesidades de la guerra determinaron la decisión de reactivación del viejo buque y sería remolcado al astillero de Ferrol, donde se estudió un proyecto de reforma y ocho meses después de su llegada, en abril de 1938, entró de nuevo en servicio renombrado *Navarra*. Poco se parecía a sus orígenes cuando volvió de nuevo a navegar, artillado con seis cañones de 152 mm en montajes sencillos y todos a crujía; cuatro cañones Krupp de 88 mm para defensa antiaérea y varias ametralladoras de 20 mm. Las tres chimeneas en caída se redujeron a dos en candela y la estructura del puente fue sustituida por una torre trapezoidal rematada por una dirección de tiro bastante elemental, que le daba un cierto aire de inspiración germánica. Destacó, asimismo, la importancia de las obras realizadas en la sala de calderas, en la que se suprimieron cuatro y las ocho restantes fueron adaptadas

para quemar combustible líquido, en vez de carbón.<sup>40</sup> De modo que en pruebas de mar, y con quince años de vida marinera, alcanzó una velocidad de 25 nudos.<sup>41</sup>

La escasez de destructores en la flota nacional fue uno de los grandes inconvenientes del mando nacional. Sólo disponía del destructor *Velasco*, que estaba bastante limitado en sus capacidades. En 1937 compraron cuatro destructores italianos, que dieron más problemas que resultados aceptables. En el astillero de Ferrol se estudiaron hasta cinco proyectos de destructor pensando en su posible construcción durante la guerra y después de ella. Por razones obvias, tales proyectos no pasaron más allá de los tableros de delineación, como tampoco prosperó la iniciativa del almirante Juan Cervera Valderrama, jefe del Estado Mayor de la Armada, para la construcción en el astillero de Ferrol de ocho destructores italianos de la clase *Bersagleiri*. Según dicho plan, los cuatro primeros serían montados en el astillero ferrolano con maquinaria importada de Italia, lo mismo que el armamento y otros equipos; para los del segundo grupo sólo se importarían los materiales e instalaciones “muy especiales”.

De modo que, como hemos visto, la actividad en el astillero de Ferrol mantuvo su productividad sin apenas alteraciones, pues raramente se produjeron ataques del enemigo y lo mismo sucedió en las instalaciones de la bahía gaditana (Matagorda, La Carraca, San Carlos y Echevarrieta). Cartagena, sin embargo, sufrió duros y constantes ataques aéreos, que afectaron notablemente al rendimiento de la factoría y a principios de 1939 estaba prácticamente colapsada.

El astillero de Matagorda, los talleres de San Carlos y La Carraca y el astillero de Ferrol quedaron bajo el control de los militares alzados en armas contra la República. Cartagena, Sestao y Reinosa, así como Unión Naval de Levante y las factorías de Tarragona y Cataluña quedaron bajo control del gobierno republicano. Ambos frentes pusieron todas sus fuerzas productivas al servicio de sus respectivas fuerzas militares.

---

<sup>40</sup> El recorrido en máquinas fue considerable y afectó también a todos los servicios (bombas, auxiliares, calentadores, filtros...). Cada caldera fue dotada con ocho quemadores y se fortaleció la planta eléctrica con un nuevo grupo diésel-dinamo de emergencia de 50 kW.

<sup>41</sup> En la década de los años cuarenta se pensó en una nueva modernización, pero se desistió de la idea y finalmente causó baja en 1954.

**CAPÍTULO VIII CONSTRUCCIÓN NAVAL Y MARINA MERCANTE  
EN LA AUTARQUÍA. VICISITUDES DE UNA  
POLÍTICA NAVAL**



## 8.1 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA (1939-1955)

### 8.1.1 EUSKALDUNA

Ramón de la Sota y Llano falleció en agosto de 1936, recién iniciada la guerra civil y su hijo Ramón de la Sota Aburto quedó como único director gerente al frente de los negocios de la familia. En junio de 1937, tras la caída de Bilbao en manos de las tropas nacionales, la tradicional adscripción nacionalista de la familia Sota fue castigada y reprimida por el nuevo régimen. Ramón de la Sota Aburto pudo exiliarse y en julio la autoridad militar le suspendería de su cargo en la empresa y en septiembre el consejo declaraba las vacantes de sus hermanos Manuel y Alejandro, cuyas acciones serían incautadas por la Jefatura Superior Administrativa de Responsabilidades Políticas.

El curso adverso de los acontecimientos favoreció la acción de la familia Aznar, que se hizo con el control mayoritario de la naviera y ésta pasaría a llamarse Naviera Aznar a partir de 1939, así como el astillero Euskalduna, convirtiéndose en el grupo accionario mayoritario con tres miembros, cuando en 1933 no tenía representación.

La guerra tuvo efectos desastrosos para el personal de la empresa, tanto directivo como cualificado, que sufrió vicisitudes de todo tipo. Para paliar la falta de mano de obra especializada, la mayoría de las grandes factorías vizcaínas fomentaron la creación de sus propios centros de formación. De modo que en 1939 Euskalduna reabrió su antigua escuela de aprendices, que estaba cerrada desde 1932. Tenía, entonces, 2.532 trabajadores entre oficiales, peones, aprendices y pinches de diferentes categorías y edades.<sup>1</sup>

En abril de 1939, Euskalduna tenía las mismas instalaciones que se habían construido en la ampliación realizada entre 1915 y 1919, más las modificaciones realizadas durante la década de los años veinte para la fabricación de material ferroviario móvil. Sucedió que la recuperación de la demanda del Estado a gran escala, los beneficios de la posguerra y las expectativas favorables que se presentaban, animaron la decisión del consejo de administración para la ampliación de la factoría de Olaveaga, en la que se notaba la falta de espacio.

Para resolver este problema, entre 1940 y 1941 se compraron las propiedades de Alejandro de Arana y Cía. y los terrenos colindantes al astillero que eran propiedad del marqués de Olano. En 1943 se hizo con el control de la Fundación Gracia y Cía. –antes Fundación Averly–, tras la adquisición de la totalidad de sus acciones. Con estas operaciones, después de cuatro décadas de existencia el astillero consiguió su necesaria unificación y regularización territorial, extendiéndose en la margen izquierda del río Nervión en una fachada de 750 m, entre el puente de Deusto y el barrio de Olaveaga, encuadrado entre la ría y la vía del ferrocarril Bilbao-Portugalete. Ello permitió, además, el derribo de antiguas instalaciones obsoletas y la construcción de nuevos pabellones de montaje, calderas, maquinaria y fundición de hierro y acero. En previsión de futuro, la nueva nave de montaje, de 142 m de largo, destinada al montaje de locomotoras y máquinas de vapor, se diseñó también pensando en su utilización futura para la fabricación de motores diésel. El nuevo taller de maquinaria estaba formado por dos naves adosadas de 150 m de largo, se procedió a la ampliación del dique número 3, cuyas obras concluyeron en abril de 1943, así como dos laboratorios, grúas para cargas pesadas, oficinas y otras dependencias.

En cuanto a la construcción naval, en 1940 Euskalduna había reanudado las obras del petrolero *Campanil*, paradas desde 1936 y hasta 1942 consiguió los contratos de dos buques mixtos del tipo C del Plan de Nuevas Construcciones firmados con Elcano y destinados a Naviera Aznar, dos buques fruteros

<sup>1</sup> HOUPY *et al* (1998). “La Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna 1940-1969. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 216, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

a vapor que eran una repetición del tipo A del citado Plan y un lote de 17 pesqueros para diversos armadores nacionales. La realidad es que, fruto de las adversidades del momento, el astillero no pudo cumplir con las previsiones y en el periodo comprendido entre 1940 y 1954 solo entregaría dos petroleros para CAMPSA, dos buques mixtos para Naviera Aznar y la Empresa Nacional Elcano y 17 pesqueros, que sumaban, en total, unas 38.000 TRB.

Stefan Houpt *et al* entienden que “las razones de esta reducida producción no hay que buscarlas en la escasez de la demanda, sino en las graves deficiencias que mostró la oferta (...). La búsqueda de la autosuficiencia y el cierre de los mercados exteriores impidieron la adopción de innovaciones tecnológicas. Las instalaciones quedaron anticuadas, tardándose años en adoptar las mejoras técnicas surgidas durante la Segunda Guerra Mundial y las pérdidas de mano de obra especializada a causa de la guerra civil fueron importantes”.<sup>2</sup>

En 1950, la Empresa Nacional Elcano suministró materiales importados desde Bélgica para que Euskalduna pudiera dar un pequeño impulso a la construcción naval y el Ministerio de Industria autorizó la compra de materiales siderúrgicos en el extranjero en una cuantía determinada. Pese a ello, en 1953 el acopio de materias primas continuaba siendo el principal problema en la actividad del astillero vasco, además de la reiterada deficiencia en el suministro eléctrico, a la que ya nos hemos referido en otras oportunidades.

En la factoría de Olaveaga, Euskalduna pudo aliviar el problema con la incorporación de grupos electrógenos propios, aunque no fueron suficientes para evitar restricciones e incluso la ausencia total de suministro. Los talleres de Elorrieta, dedicados a la fabricación de aceros moldeados, fueron los que más padecieron estas circunstancias. Sirva el dato de que en 1949, los trabajos estuvieron paralizados durante casi dos meses debido a un corte total de energía eléctrica y el resto del año con restricciones que oscilaron entre el 37 y el 55%. En el estreno de la década de los años cincuenta, el suministro comenzó a mejorar, aunque la normalización todavía tardaría unos años.

Como es comprensible, ante las dificultades de la oferta la demanda se retrajo. Los navieros no sabían cuánto sería el precio final del buque contratado ni el plazo para su entrega. La demanda potencial era importante debido a la necesidad de sustituir el tonelaje perdido durante la guerra civil y mundial, pero la incapacidad del sector industrial naval impedía que ello pudiera materializarse.

Debido a las dificultades que hemos descrito, Euskalduna sufrió retrasos considerables e incluso se vio en la obligación de anular algunos contratos, eternizándose su entrega en el caso de aquellos contratos que siguieron adelante. El petrolero *Campanil*, al que nos hemos referido, contratado en 1935 por CAMPSA y reanudada su construcción en 1940, sería botado el 22 de septiembre de 1941<sup>3</sup> y no pudo ser entregado hasta 1943, en el que enarboló la contraseña del Monopolio bautizado con el nombre de *José Calvo Sotelo*.

El buque *Monte Udala*, tipo C del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano, cuya construcción comenzó en 1943, sería entregado en 1948 a Naviera Aznar, es decir, cinco años después. Los dos buques fruteros contratados por esta misma naviera en 1942 comenzaron su construcción en 1953 cuando se aprovechó la oportunidad para importar cierta cantidad de acero y serían entregados en 1956, en el caso del primero, llamado *Monte Arucas* y en 1959 el segundo, *Monte Anaga*, respectivamente.

El petrolero *Campamento*, repetición del proyecto del buque *José Calvo Sotelo* e iniciado en 1946, sería entregado en 1951 a CAMPSA. El buque mixto *Covadonga*, tipo C del Plan de Nuevas Construcciones,

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 221.

<sup>3</sup> *ABC*, 23 de septiembre de 1941.

inicialmente contratado por Elcano y vendido en 1952 a Compañía Trasatlántica Española, sería concluido en 1953, cuatro años después de su puesta de quilla.

Es de advertir, asimismo, que ante la incertidumbre del precio final del buque o de la fecha de entrega, correspondió al sector público contratar la mayor parte de la carga de trabajo del astillero, de modo que el 72% del tonelaje construido entre 1940 y 1954 en Euskalduna vino de la mano de dos empresas públicas, caso de la Empresa Nacional Elcano y CAMPSA.<sup>4</sup>

### 8.1.2 LA NAVAL DE SESTAO

Las fuerzas nacionales entraron el 22 de junio de 1937 en Bilbao y ocuparon el astillero de Sestao, que siguió fabricando material bélico con los medios disponibles e incrementó la producción a medida que se consiguió recuperar la maquinaria que las fuerzas republicanas se habían llevado en su retirada y se encontraba dispersa entre Santander y Asturias, donde sería localizada a medida que avanzaban las tropas.

En el transcurso de 1941, el astillero tenía contratados diez buques: dos para la Compañía Marítima Zorroza, dos para Naviera Aznar, dos para Naviera de Exportación Agrícola (NEASA), dos para la Compañía Marítima Frutera y dos para la Compañía Frutero Valenciana de Navegación (COFRUNA). La principal característica de estos buques es que se trataba de series que se repetían con pequeñas variaciones.

En el caso de las tres últimas navieras citadas se trataba del mismo proyecto, una variante del tipo A del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano, todos ellos propulsados por máquinas de vapor. El hecho de repetir el mismo proyecto trataba de reducir costes y su empleo estaba en consonancia con los tráficos previsibles a los que estarían destinados. NEASA y COFRUNA eran empresas navieras de nueva creación, aunque vinculadas en sus accionariados a navieros de experimentada trayectoria. Destacan, asimismo, las series de seis y cuatro buques bacaladeros contratados por PYSBE, en el que sería su primer contrato después de la guerra.

Es de destacar la reconstrucción del petrolero *Telena*, después de que hubiera sido torpedeado el 29 de mayo de 1940 por el submarino U-37 cuando navegaba cargado de crudo frente a las costas gallegas. Adquirido en junio de 1941 por CEPSA y abanderado provisionalmente con el nombre de *Gerona*, el 17 de agosto de 1941 arribó remolcado a la ría del Nervión, donde comenzó su reconstrucción a manos del personal de La Naval. Con la incorporación de este buque de 10.000 TPM nació la división marítima de CEPSA; entregado el 4 de octubre de 1942 con las banderas de la neutralidad pintadas en los costados y el nombre en grandes caracteres, dos días después inició su primer viaje comercial.<sup>5</sup>

Es de destacar que la Naval de Sestao acometería otras reconstrucciones con gran resultado. Entre ellos hemos de citar la del buque *Castillo Andrade*, accidentado en enero de 1944 cuando se encontraba en el puerto de Vigo. En junio de 1945 arribó a La Naval bilbaína y se le realizó una obra realmente excepcional, en la que en la práctica se hizo un buque nuevo. Se desmontaron las superestructuras y la mayor parte de la obra muerta; se sustituyó la proa recta por una proa lanzada y la popa de espejo por una popa de crucero y también sería sustituido el equipo propulsor.<sup>6</sup> Después le serían instaladas superestructuras aerodinámicas de nueva factura y una chimenea al uso de la época y las bodegas serían

<sup>4</sup> HOUPY *et al* (1998), *op. cit.*, p. 222.

<sup>5</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006). *Escala en el Atlántico. El puerto de Tenerife y la refinería de CEPSA*, p. 200, CEPSA y DISA, Santa Cruz de Tenerife.

<sup>6</sup> El motor, de 2.300 caballos de potencia y 14 nudos de velocidad, fabricado en 1929, perteneció al buque *Ciudad de Málaga*, de Compañía Trasmediterránea, que había naufragado en enero de 1935 por abordaje después de una colisión con el buque británico *Cape of Good Hope*, cuando zarpaba del puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

transformadas y aisladas de corcho para su utilización como frigoríficas para el transporte de carne congelada importada desde Argentina, considerando la urgente necesidad que tenía la flota mercante española de este tipo de unidades. En 1948 salió de nuevo a navegar renombrado *Antártico* y era entonces, en apariencia, un buque nuevo, en el que resultaba imposible reconocer al viejo *Castillo Andrade*.<sup>7</sup>

Otra obra importante fue la conversión del buque *Castillo Olmedo* en el primer cablero español. Inicialmente se había previsto la adaptación de este buque como unidad mixta con medio centenar de camarotes para su incorporación a las líneas de soberanía nacional. Mientras se consideraba esta opción surgió otra necesidad más perentoria, como era la de disponer de un buque especializado para el tendido y reparación de cables, lo que se resolvió mediante decreto de 24 de enero de 1941 del Ministerio de Industria y Comercio.

Como este tipo de trabajos requería de unos aparatos cuya fabricación no era posible entonces en España, se gestionó su adquisición a través de firmas extranjeras; cuando el encargo se hallaba próximo a su entrega, las exigencias de la guerra mundial anularon el contrato, por lo que la obra proyectada sufrió una demora. Finalmente, sería la firma británica Johnson, Phillips Ltd. quien pudo atender el pedido y envió a Sevilla toda la maquinaria precisa para el tendido, recogida y reparación de cables submarinos. Puesto al servicio de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, en enero de 1947 se le asignó el puerto de Melilla como base de operaciones y a partir de 1952 pasaría al puerto de Málaga, donde permaneció hasta su desguace en 1969 en Gijón.<sup>8</sup>

### 8.1.3 UNIÓN NAVAL DE LEVANTE

En abril de 1939, cuando acabó la contienda y viendo el estado de ruina en que se encontraba el astillero, se planteó el abandono y liquidación de la factoría. El dique flotante estaba hundido y casi toda la maquinaria había desaparecido, pues la habían trasladado a lugares más seguros para tratar de mantener la producción. A flote, milagrosamente y sin que sufriera daños graves, se encontraba el petrolero *Campilo*, inacabado desde su botadura.

Las gradas presentaban daños localizados cuya reconstrucción no se consideró excesivamente costosa y, a medida que se fue localizando la maquinaria dispersa en otras poblaciones y la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques estimó viable la recuperación del dique flotante, se decidió iniciar la reconstrucción de la factoría, pues se trataba de una actividad industrial de vital importancia para la supervivencia de la exigua Marina mercante nacional.

El primer impulso económico llegó de la mano de Manuel Soto Redondo, que aportó un millón de pesetas.<sup>9</sup> Las dificultades a superar en los primeros meses fueron extraordinarias, no sólo de tipo técnico, sino de personal cualificado, pues sólo había ruinas entre los edificios y mucha gente pidiendo trabajo en un momento en el que el astillero no tenía locales, herramientas ni destino previsto.

La reconstrucción, dirigida por el ingeniero Jesús Alfaro Fournier, trató de recuperar lo más inmediato y necesario y en plena autarquía se decidió la ampliación de las instalaciones, con el apoyo financiero del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional. Sólo en el primer año de recuperación del astillero se invirtieron 3,8 millones de pesetas y, al mismo tiempo, se proyectó la dotación de almacenes,

---

<sup>7</sup> DIAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, pp. 207-208, Empresa Naviera Elcano, Madrid.

<sup>8</sup> *Op. cit.*, pp. 248-249.

<sup>9</sup> JANINI, Alvaro (1949), *op. cit.*, pp. 49--57.



economato, comedores, escuela de aprendices y la grada número 4, capaz para la construcción de buques de 22.000 toneladas.

En 1941, el astillero Unión Naval de Levante comenzó una nueva etapa, en la que resultó esencial la carga de trabajo de los nuevos contratos de CAMPSA, Empresa Nacional Elcano y Compañía Trasmediterránea. En enero del citado año entregó el petrolero *Campilo* (2º) y entre las reparaciones realizadas destacaron las reconstrucciones de los petroleros *Campestre*, *Zorroza*, *Remedios*, *Camprodón*, *Campaláns* y *Castillo Almenara* –reentregado como *Camposines*– y los vapores *Castillo Montiel*, *Rita Sister*, *Sagunto* y *Generalife*, estos dos últimos de Trasmediterránea.

Las dificultades derivadas de la guerra civil y la Segunda Guerra Mundial retrasaron considerablemente la construcción del petrolero *Campeón*, que sería entregado en diciembre de 1945. Otra faceta menos conocida de la factoría valenciana en esta etapa fue la realización de diversos trabajos para RENFE, caso de la reconstrucción de los ferrocarriles, reparación de locomotoras y otros útiles, así como la construcción de máquinas de vapor y calderas para buques.<sup>10</sup>

En febrero de 1942, COFRUNA contrató dos buques fruteros a vapor que serían traspasados a Compañía Trasmediterránea y entraron en servicio en junio de 1946 y marzo de 1947, bautizados con los nombres de *Ciudad de Alcira* y *Ciudad de Salamanca*. Es de advertir que ambas unidades fueron los primeros buques de nueva construcción que tuvo la Compañía en la inmediata posguerra.

En febrero de 1945 se puso en grada el primer bloque de la quilla del petrolero *Arapiles*, contratado por CEPSA, sobre el que CAMPSA también mostró interés en 1949 y, finalmente, acabó siendo vendido a finales de 1950 por la Empresa Nacional Elcano a Petróleos de México (PEMEX), en una época en la que no existían relaciones diplomáticas entre ambos países.<sup>11</sup> El astillero valenciano también se ocupó de la reconstrucción del pecio danés *Esbjerg*, adquirido por Compañía Trasmediterránea y que sería entregado en diciembre de 1949 renombrado *Ciudad de Ibiza* (2º).<sup>12</sup>

Del tipo D del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano, en el astillero valenciano se construyeron los buques *Explorador Iradier* y *Conde de Argelejo*, entregados en septiembre de 1948 y junio de 1949, entonces los mayores y más veloces de la flota mercante nacional y fletados por Compañía Trasmediterránea y Compañía Trasatlántica. Este proyecto, con algunas modificaciones, se repitió en la construcción de los buques *Ciudad de Cádiz* (2º) y *Ernesto Anastasio*, destinados a la flota de Trasmediterránea y puestos en servicio en septiembre de 1951 y julio de 1955.

En 1951 se inauguró la escuela de aprendices de Unión Naval de Levante, situada en un edificio que en la actualidad es la sede de la Autoridad Portuaria de Valencia. La formación de operarios había comenzado en 1942, con 127 jóvenes y en total fueron 43 promociones y algo más de un millar de alumnos los que pasaron por sus aulas, muchos de ellos hijos de los primeros aprendices. Además de formación técnica, teórica y práctica, también recibieron educación física y humanística, inculcándoles entre otros valores el afán de superación. Se calcula que más del 80% de estos aprendices finalizaron su vida profesional en la propia empresa hasta su cierre a finales de la década de los años ochenta.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Hasta 1949 se habían fabricado 40 máquinas de triple expansión, 15 máquinas *compound* y 20 monocilíndricas, con una potencia total de 12.000 IHP (potencia indicada); así como 60 calderas cilíndricas marinas, cuatro tipo La Mont y algunas verticales sumando más de 25.000 IHP y un número considerable de hélices, líneas de ejes, condensadores, refrigeradores, calentadores, bombas, eyectores de cenizas, instalaciones completas para quemar combustible líquido, grupos electrógenos de vapor de hasta 30 kW, ventiladores de tiro forzado, chigres, molinetes, servomotores, cabestrantes y otros artefactos.

<sup>11</sup> DIAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 285.

<sup>12</sup> DIAZ LORENZO, Juan Carlos (2013). *Gris naval en la Marina mercante española*, p. 188, Parlamento de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.

<sup>13</sup> *Levante*, 4 de junio de 2012.

Hubo otras construcciones como remolcadores, grúas flotantes, barcos de cabotaje, gánguiles, gabarras, barcazas, guardacostas para la Compañía Arrendataria de Tabacos, guardapescas, lanchas de transporte, balandros, góndolas, yates y la reconstrucción de buque-escuela de casco de madera para la Empresa Nacional Elcano llamado *Estrella Polar*.

#### 8.1.4 ECHEVARRIETA Y LARRINAGA

Hasta julio de 1936, la factoría de Echevarrieta y Larrinaga estuvo incautada por el gobierno republicano. Durante la guerra civil tuvo una dirección militarizada y a su término le sería devuelto a su propietario. A partir de 1940 subsistió gracias a las reparaciones y construcciones de pesqueros, locomotoras y vagones ferroviarios. A pesar de los encargos de la Empresa Nacional Elcano, la actividad de la factoría gaditana continuó siendo bastante precaria. Hasta que sucedió la explosión de 1947 y que supuso en la práctica el final de la vida del astillero como empresa privada, vivió numerosas dificultades análogas a la situación que durante esos años sufría la industria nacional.

Los planes de Elcano contribuyeron a paliar las dificultades, con los contratos de siete buques de los tipos A y B del Plan de Nuevas Construcciones: *Villafranca* y *Villanueva*, para ENE; *Almadén* y *Almazán*, para COFRUNA y *Santo Domingo*, *Torrelaguna* y *Torremolinos*, el primero para la Compañía Iberoamericana Nacional y los dos restantes para la Empresa Nacional Elcano, respectivamente. De modo que el contrato firmado a finales de 1942 con la naviera del INI significaba, además, llevar a la práctica los planes que propugnaba Juan Antonio Suanzes.

La construcción de estos buques se realizó entre grandes penurias, que alargaron en el tiempo su construcción. Los buques de COFRUNA, botados en el primer semestre de 1945, seguían año y medio más tarde amarrados en el muelle de armamento pendiente de recibir la maquinaria para su propulsión.

Durante 1946, como señala José Luis Gutiérrez Molina, “a las propias dificultades originadas por los planes autárquicos del régimen, se unió la inseguridad política que creaba el triunfo aliado y la que se suponía iba a ser su inmediata presión contra la dictadura”.<sup>14</sup> La consecuencia fue que, durante ese año, la iniciativa privada se contrajo de tal forma que no hubo nuevos contratos.

En todo caso, como ya se ha indicado, el mayor problema con el que tuvo que enfrentarse el sector fue la falta de suministros, tanto de acero laminado, como de gasoil para el funcionamiento de los motores, las restricciones eléctricas y el retraso en las importaciones de la maquinaria necesaria. En el caso del suministro eléctrico, el desfase existente era consecuencia del desfase producido entre el ritmo creciente de la industrialización y el desarrollo del sector energético. Y si bien los pedidos estatales habían provocado la dinamización de la industria naval, los apagones frecuentes entorpecían gravemente el trabajo en las factorías, lo que se solventó en parte mediante la adquisición de grupos electrógenos.

El astillero gaditano era la única empresa que le quedaba a Horacio Echevarrieta desde antes de la guerra civil. La explosión ocurrida en la noche del 18 de agosto de 1947 en la antigua Fábrica de Torpedos significó el final de la factoría en manos del industrial vasco. Aunque llegaron ayudas estatales para su reconstrucción y el propio Echevarrieta inició gestiones para ello, el panorama estaba bastante complicado, no sólo por los condicionantes económicos, sino también porque reaparecieron viejas rencillas, como la competencia entre el propietario del astillero y la Sociedad Española de Construcción Naval, propietaria de Matagorda y las problemáticas relaciones entre el presidente del INI y la citada La

---

<sup>14</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016)*, p. 157, Navantia, Cádiz.

Naval. La solución vino, como enfatiza Gutiérrez Molina, con la incautación, como ya había sucedido una década antes, en tiempos de la Segunda República.

La reconstrucción del astillero se convirtió en un episodio más del enfrentamiento entre Suanzes, los defensores de la intervención estatal y la autarquía económica y, por otro lado, la Sociedad Española de Construcción Naval y los medios privados que propugnaban una política más liberal. Había un resquemor desde hacía medio siglo, referido a la rescisión del contrato de construcciones militares, lo que no solo había hecho perder futuros encargos, sino también la pérdida de los arsenales de Cartagena, Ferrol y La Carraca.

Las autoridades gaditanas comprendieron pronto que la destrucción del astillero trascendía el plano económico y se convertía en un problema social. La Naval manifestó su ofrecimiento, que fue recibido con suspicacias por los empleados y la dirección del astillero gaditano, pues pensaron que se trataba de una estrategia de su rival de quedarse con la empresa para deshacerse de ella y eliminar de ese modo a un competidor.

El INI seguía de cerca del proceso, aunque estaba bastante ocupado con las obras del nuevo astillero de Sevilla y la fábrica de motores de Manises. Sin embargo, advierte Gutiérrez Molina, en la decisión final para la incautación del astillero pesó mucho el componente social del problema, de modo que las presiones del gobernador civil de Cádiz, Carlos Rodríguez Valcárcel, apoyado por el ministro de Trabajo, Girón de Velasco y el propio Suanzes, entonces ministro de Industria y Comercio, pudieron más que las pretensiones de La Naval, apoyada por el ministro de Obras Públicas, Fernández Ladreda.

Echevarrieta intentó la reconstrucción tanto con el apoyo del INI como de la Sociedad Española de Construcción Naval. Durante esta etapa de emergencia, entidades estatales aseguraron el pago de los salarios del personal y algún préstamo de la Naval tenía como destino las obras de reconstrucción. En agosto de 1950, el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional le concedió un préstamo de 47 millones de pesetas, dinero con el que se pudieron agilizar los trabajos de las instalaciones y los buques dañados. Como garantía, una hipoteca sobre los terrenos en los que se encontraba el astillero, lo que en la práctica suponía que Echevarrieta quedaba a merced de la voluntad del INI.

Los trabajos en los buques, en grada o armamento a flote, que resultaron dañados por la explosión se retomaron en el otoño de 1947. El casco del buque-escuela *Juan de Austria* estaba en grada y en fase de acopio los materiales destinados a los buques del tipo A *Villacarriedo* y *Villalar*, que fueron anulados y sustituidos por los buques *Ancud* (B-1) y *Almirante Lobo* (B-2), mientras otros dos fruteros del tipo A se encontraban en fase de armamento a flote.

La botadura del buque *Torremolinos*, acaecida el 19 de octubre de 1948, señaló que la recuperación de la factoría iba por aparente buen camino, pese a las dificultades ya conocidas. El jefe del Estado, en una visita a Cádiz, la había visitado unos días antes, pero la realidad es tozuda y habría de transcurrir un lustro para que se produjera otra botadura en el astillero gaditano.

A finales de 1950 se produjo en Madrid una reunión en la que participaron el gobernador civil de Cádiz, Horacio Echevarrieta y Juan Antonio Suanzes, en la que el propietario del astillero le pidió al todopoderoso presidente del INI la incautación de la factoría. Poco tiempo se tardó en pasar a la acción, pues el 12 de enero de 1951 el consejo de ministros hizo pública de manera oficial la intervención provisional del astillero para evitar su desaparición. El 15 de enero, los trabajadores se movilizaron en gesto de agradecimiento el gobernador civil gaditano, como salvador de la empresa, quien “relató las gestiones realizadas durante las Navidades, cuando el cierre parecía inminente, y cómo el propietario,

despidiéndole en Madrid, le había dicho que diera en su nombre un abrazo a todos los obreros por quienes había dado todo lo que tenía”.<sup>15</sup>

El decreto, publicado en el BOE del 23 de enero de 1951, disponía la aplicación de una ley de 1 de septiembre de 1939, que autorizaba la intervención de las empresas que se considerasen de vital importancia para la economía nacional con la finalidad de garantizar la continuidad de sus actividades. Los ministros Girón y Suanzes, ya citados, fueron los valedores de la decisión final, considerando la trascendencia de las obras que realizaba el astillero para empresas públicas como Elcano y RENFE, así como el problema social que suponía el despido de casi dos mil trabajadores.

La intervención suponía la creación de un consejo de incautación que sería el encargado de la dirección de la empresa, presidido por Aureo Fernández Ávila<sup>16</sup> y que tomó posesión efectiva el 8 de febrero de 1951. Lo cual coincidió, unos meses después, en julio, con un cambio de gobierno que proporcionaría la apertura del país tras el aislamiento de la década anterior. La ayuda de EE.UU. no solo implicaba paliar los problemas de escasez, sino también el abandono de la vía autárquica que había predominado hasta entonces, momento a partir del cual comenzó a menguar la estrella de Suanzes. A finales de año, cuando los grupos empresariales reclamaban mayor presencia en su espacio económico, comenzaron los conflictos entre el fundador del INI y los nuevos gestores de la economía española y éstos acabaron ganándole el pulso.

El Consejo de Incautación modificó el sistema de trabajo y continuó con la reconstrucción de las instalaciones y la introducción de nuevos equipos técnicos. Para aumentar la productividad, en la organización del trabajo se inculcó al personal la responsabilidad de cada uno en los respectivos escalafones y estamentos de la empresa. Entre los obreros se implantaron premios al trabajo hasta llegar a los destajos, reorganización del sistema de anticipos, servicio de economato y un comedor que tuvo gran aceptación.

Para poner el astillero a punto se hicieron obras de ampliación en los talleres de fabricación y reparación de coches y vagones de ferrocarril, y la edificación de nuevos talleres de herreros de ribera y de fundición. Se levantó un edificio para la dirección, asfaltado de calles interiores de mayor tránsito y servicios higiénicos para los trabajadores, de las que hasta entonces carecían. De los 75 millones de pesetas en que fue tasado el valor del astillero a finales de 1947, se elevó a 100 millones de pesetas cuando se formalizó el capital social de Astilleros de Cádiz; a Echevarrieta se le pagó su parte con seis millones de pesetas en acciones.

Durante el año de gestión del Consejo de Incautación, el astillero se dedicó a incrementar los trabajos de carenas y reparaciones navales, dado el escaso volumen de nuevas contrataciones. Durante 1951 fueron atendidos 226 buques. Un año después de la intervención de la empresa, el INI y Echevarrieta llegaron a un acuerdo de compra-venta. El empresario vasco no estaba en la mejor posición para negociar, pues la cartera de pedidos dependía totalmente de Elcano o RENFE. La administración se había convertido en el mayor acreedor y el crédito concedido en 1950, aunque no había sido librado, hipotecaba la factoría. Al final, en enero de 1952 se alcanzó un acuerdo que no se hizo público hasta abril, mediante decreto de la Presidencia del Gobierno, por el que el INI se hacía cargo de la factoría gaditana en aplicación de lo establecido en la ley de septiembre de 1941, de creación del organismo estatal.

---

<sup>15</sup> *Op. cit.*, p. 159.

<sup>16</sup> Fernández Ávila era hombre de confianza de Suanzes, colaborador suyo desde la época del Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, organismo del que había sido director general.

En el art. 3º del documento firmado se dejó la puerta abierta a una reprivatización aunque el INI mantendría la mayoría del capital y del consejo de administración de la nueva empresa, mientras las circunstancias así lo aconsejaran, lo que no llegó a producirse. El INI se convirtió en la mayor potencia de la industria naval española cuando el 1 de diciembre de 1969 se fundó Astilleros Españoles, S.A. (AESAs). El nacimiento de este gigante era una consecuencia de la aplicación en el sector naval de la denominada Acción Concertada, expresada en el Plan de Desarrollo de 1963. Frente a la recién nacida y poderosa AESA, en el sector privado sólo estaban los competidores privados: Unión Naval de Levante, ASTANO y La Maquinista Terrestre y Marítima.

### 8.1.5 ASTILLERO DE MATAGORDA

Recién finalizada la guerra, el panorama era complicado en todo el país, pero lo era especialmente en Cádiz, una provincia con importantes problemas de índole social –desempleo, pobreza, deficiencias de atención ciudadana...–, así como a los suministros de producción eléctrica, indispensable para la actividad de la maquinaria del astillero de Matagorda.

La central de suministro eléctrico más cercana se situaba a unos 150 kilómetros del astillero gaditano. En los primeros años de la posguerra la escasez de energía sería la tónica dominante en el servicio, limitada a tres veces por semana y no siempre garantizada debido a las deficiencias observadas, lo que se palió en parte con la instalación de una central térmica de reserva de 650 kW.

Otro problema de importancia se refería al suministro de acero, del que la producción nacional sólo cubría el 30% de las necesidades. Es de advertir que el cupo reservado a la construcción naval fue disminuyendo en cifras totales a lo largo de la década de los años cuarenta, de modo que de las 22.000 toneladas asignadas en 1942, se había reducido a 11.500 toneladas en 1947.<sup>17</sup> Había, obviamente, más problemas referidos a maquinaria, utillaje y elementos auxiliares, entre otros, pero eran de poca importancia en relación a los precedentes. La situación empezaría a cambiar a medida que la planta siderúrgica de Avilés comenzó la regularidad en los suministros a finales de la década de los años cincuenta, así como los cupos que el INI autorizó adquirir en el extranjero.

Aun así, la realidad es que los cupos de material siderúrgico asignados en cada ejercicio fueron siempre escasos y los trámites para las importaciones se encontraban con una administración lenta y burocrática, una de las características del franquismo. Sólo la influencia de algunos navieros, cuyo peso específico en el entorno nacional era evidente, aliviaba la situación para resolver sus intereses, pero quienes no tenían esa influencia en las altas esferas se encontraron con obstáculos casi insalvables y sometidos, en el mejor de los casos, a prolongados retrasos. Todo ello tendría efectos negativos no sólo en el desarrollo de las construcciones sino también en la competitividad de la factoría y, en consecuencia, en la factura técnica en el acabado de los trabajos. Una prueba de ello lo encontramos en el hecho de que el remachado tardaría tiempo en ser sustituido por la soldadura eléctrica, debido, simplemente, a las dificultades en disponer de los elementos necesarios.<sup>18</sup>

En el nuevo escenario político aparece la figura de Juan Antonio Suanzes, a quien ya nos hemos referido y su mandato en el INI e influencia en el Gobierno de Franco, del que había sido ministro. Los planes de nuevas construcciones de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante tendrían su reflejo en el astillero gaditano, al igual que en los restantes del país, para lo que fue necesario que la histórica factoría gaditana acometiera un plan de ampliación de la capacidad de producción que, en el caso que

<sup>17</sup> HOUPPT *et al.*, *op. cit.*, p. 200.

<sup>18</sup> Si para la marcha normal del sistema de soldadura se requería un mínimo de cien grupos de soldadura, la necesidad de doce kilómetros de cable de cobre portátil, de una red de alimentación eléctrica de 1.000 kW y de unos cinco millones de electrodos anuales, hacía imposible su implantación.

nos ocupa, supuso la construcción de dos nuevas gradas, ampliaciones de los talleres, obras civiles diversas e instalaciones complementarias.

El presupuesto total ascendía a 10.480.219 pesetas y para su ejecución se disponía de los préstamos previstos en el crédito naval de 1939. Como prueba de la lentitud de la burocracia oficial, baste el dato de que después de un largo periodo de solicitudes, medida en años, el 5 de febrero de 1946 se firmó la escritura de préstamo de dicha cantidad, con garantía hipotecaria, concedido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional (ICRN). El presupuesto citado se resumía en la adquisición de una grúa torre para el servicio de las gradas, la adquisición de herramientas para los talleres de maquinaria y herreros de ribera, la reconstrucción de los muelles de la dársena y la adquisición de equipos de soldadura, caminos de rodadura y grúas de vapor. Las obras de adaptación serían ejecutadas con una considerable lentitud, fruto, asimismo, de las circunstancias.

La cartera de trabajo del astillero gaditano al finalizar la guerra consistía en un barco-puerta de 600 TRB para el dique del arsenal de La Carraca y el contrato del petrolero *Campante*, de 8.500 TRB, contratado por CAMPSA. Las enormes dificultades en el suministro de materiales y la disponibilidad de equipos marcarían el ritmo de los trabajos, de modo que en esta situación los nuevos contratos que se firmaban tenían la certeza de que no cumplirían los plazos estipulados.

El barco-puerta sería entregado en 1941 y el petrolero *Campante* en 1945.<sup>19</sup> En 1943, CEPSA contrató un petrolero cuyo proyecto era repetición del proyecto del tipo *José Calvo Sotelo* fijándose la entrega oficial para 1945, aunque en realidad sería entregado en 1947 con el nombre de *Bailén*. CAMPSA<sup>20</sup> repitió contrató para otro buque del mismo modelo, que se llamaría *Campiz*, previsto para 1946, aunque su entrega no se produciría hasta 1950.

La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante contrató cuatro buques del tipo A del Plan de Nuevas Construcciones. Se trataba de fruteros a vapor de 2.500 TRB cada uno, a los que se les asignaron los nombres de *Villamanrique*<sup>21</sup>, *Villacastín*<sup>22</sup>, *Villablanca* y *Villamartín*. En el supuesto de que su construcción avanzara con normalidad, la entrega del primero debía producirse en 1946 y un año después los tres siguientes. La realidad sería que las entregas se hicieron en 1952 en el caso de los dos primeros y en 1953 los dos restantes.

En la década de los años cincuenta persistieron los mismos problemas de falta de acero laminado y las restricciones de energía eléctrica, aunque la demanda había crecido en consonancia con la mejoría de la economía y de los tráficos marítimos. Las carencias señaladas junto a otras referidas a maquinaria especializada y equipos, limitaba la capacidad productiva de los astilleros nacionales, que estaban muy por debajo de su capacidad real, un hecho que lo sitúa en el 30%.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> Construcción nº 71. El 24 de agosto de 1940 se procedió a la puesta de quilla del futuro buque, que sería botado el 24 de febrero de 1944. Siendo el primero de su clase construido en la inmediata posguerra, sin embargo fue el que menos tiempo estuvo en grada, tres años y medio. Clasificado por el Lloyd's con la máxima notación +100A1, el 25 de abril de 1944 se efectuó su entrega oficial. Habían transcurrido 14 meses desde su botadura y prestó servicio durante 31 años, hasta su baja para desguace en septiembre de 1976.

<sup>20</sup> El 13 de agosto de 1941, el consejo de administración de CAMPSA tomó el acuerdo de repetir la serie *José Calvo Sotelo* (O.M. de 27 de agosto de 1941). Al concurso acudieron la Sociedad Española de Construcción Naval (31.350.000 pesetas), Unión Naval de Levante (31.360.000 pesetas) y Euskalduna (31.550.000 pesetas).

<sup>21</sup> El 24 de octubre de 1950 se procedió a la botadura casi simultánea de los buques *Villamanrique* y *Villacastín*. Era la segunda vez que se producía un hecho similar, precedido en 1948 por las botaduras de los buques *Villagarcía* y *Villaviciosa*, construidos en La Naval de Sestao.

<sup>22</sup> Construcción nº 81. Tres años y tres meses se emplearon en su construcción, de modo que puesta la quilla el 6 de abril de 1949, el 26 de octubre de 1950 se procedió a su botadura y el 17 de julio de 1952 sería entregado a la Compañía Marítima Frutera renombrado *Esla*.

<sup>23</sup> HOUPY *et al*, *ibidem*, p. 202.

A pesar de las circunstancias, el mercado nacional engrosó la cartera de pedidos del astillero de Matagorda. El 15 de diciembre de 1950 se firmó el contrato para la construcción de dos petroleros de 2.000 TRB, destinados a CAMPSA, que se llamarían *Camprovín*<sup>24</sup> y *Camporreal*<sup>25</sup>; serían entregados con casi año y medio de diferencia, en octubre de 1954 y febrero de 1956.

El astillero de Matagorda se ocuparía, asimismo, de algunas reconstrucciones de importancia, como la del petrolero *Pagao*, que había sido hundido intencionadamente el 10 de junio de 1940 en la bahía de Algeciras, en un fondo de 37 m. En diciembre de 1941 lo adquirió CEPSA y sería reflatado en diciembre de 1942 después de que hubiera sido aligerado del cargamento de fuel que contenía en sus tanques. Remolcado a Cádiz tras la estela de los remolcadores de la Armada RR 19 y RR 20, en febrero de 1943 pasó a la propiedad de su nuevo propietario rebautizado *Zaragoza*. Los trabajos de reconstrucción se realizaron con una gran lentitud debido a las circunstancias citadas, de modo que sería entregado en junio de 1944.<sup>26</sup>

Otra obra de importancia fue la realizada en el buque *Río Pas*, adquirido por el armador Fernando M Pereda a comienzos de 1949, que llegó remolcado a Cádiz con el nombre provisional de *San Antonio* y sería entregado en octubre del citado año, después de haberle dotado de una nueva sección de popa, casi dos metros de eslora mayor que la original, nueva chimenea y otras modificaciones en la superestructura. En origen había sido uno de los 35 CAM (*catapult-armed merchantmen*) que la Royal Navy habilitó durante la Segunda Guerra Mundial, con una catapulta a proa para el lanzamiento de un avión caza Hawker *Sea Hurricane*.

En abril de 1943, el buque *Empire Morn* tocó una mina cuando navegaba en la posición 33° 52' N y 07° 50' W, cuya explosión provocó la voladura completa de la sección de popa y la muerte de 19 tripulantes; el buque aguantó el impacto y, primero fondeado en Casablanca y después en Gibraltar, a donde arribó en septiembre de 1943, se consideró viable su reconstrucción primero como depósito flotante, hasta que apareció un comprador llamado Fernando M. Pereda.<sup>27</sup>

Citaremos, asimismo, el caso de otro buque de este armador, que fue el único “Liberty” que enarbó bandera española. El 31 de diciembre de 1945, cuando el buque *R.F. Peckham* se encontraba en la posición 36° 03' N y 04° 55' W, a unas diez millas al este de Gibraltar, en un convoy de Palermo a Hampton Roads, fue abordado en una falsa maniobra por otro “Liberty” llamado *Jesse Cotrell*, a la altura de la bodega número dos por estribor y casi lo parte en dos mitades. Remolcado a Gibraltar sería declarado pérdida total constructiva y en este estado se encontraba cuando en septiembre de 1948 fue vendido para chatarra en Cádiz.

Sin embargo, en 1950 lo compró Fernando M. Pereda y sería reconstruido en el astillero de Matagorda, donde se le repuso la sección del casco averiada y después de un recorrido general, en agosto de 1952 volvió de nuevo a navegar renombrado *Río Tajo* e inscrito en la matrícula naval de Santander, dedicado al tráfico *tramp*, lo mismo que su compañero de contrasena *Río Pas*, ya citado.<sup>28</sup>

### 8.1.6 ASTANO

Astilleros y Talleres del Noroeste tiene su origen en un pequeño astillero promovido por el ingeniero naval y oficial de la Armada José María González-Llanos y Caruncho (1889-1990), quien adquirió a

<sup>24</sup> Construcción nº 85. El 15 de febrero de 1954 se puso en grada el primer bloque de su quilla.

<sup>25</sup> Construcción nº 86. Los barcos tuvieron un precio de 33.130.126 pesetas, incluidas las primas a la construcción. El pago se realizó en once plazos de diferente cuantía.

<sup>26</sup> DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, pp. 61-64.

<sup>27</sup> *Ibidem*, pp. 213-220.

<sup>28</sup> *Ibidem*, pp. 222-224.

Ramón Aguilar Pérez (Ramón de Roque) un pequeño taller de carpintería en la ribera de Perlío, en el que trabajaba media docena de hombres dedicados a la construcción naval de pesqueros de casco de madera de 32 m de eslora.

Situado en el margen derecho de la ría de Ferrol, en una parcela de 3.000 metros cuadrados de terrenos pertenecientes al municipio de Fene, quedó constituida el 15 de octubre de 1941<sup>29</sup>, como sociedad de responsabilidad limitada con una duración de veinte años para la construcción de un astillero y reparaciones navales en buques de casco de madera, hierro y acero.

En sus tres primeros años de existencia la actividad se concentró en la construcción de buques pesqueros de pequeño tonelaje, casco de madera y maquinaria de vapor suministrada por los armadores. Las instalaciones consistían en talleres de maquinaria y fundición. En 1943 se amplió con nuevos talleres para la construcción naval, oficinas técnicas y administración.

El 25 de agosto de 1942 se produjo la primera botadura en la historia de ASTANO, correspondiente a un pesquero de casco de madera llamado *Comandante Lobo*, que sería entregado en diciembre de ese mismo año; seguido del pesquero *Constantino Lobo*, en diciembre de 1943. Hasta finales de 1945 serían construidos otros 18 buques, en su mayoría pesqueros y bateas, un remolcador para el servicio del astillero y una lancha de pasaje; en junio de 1944 entregó su primer costero de casco de acero llamado *Chanteiro*, seguido en junio de 1945 de los buques *Rosita Iglesias nº 2* y *Marujín*, en casco de acero y en ese mismo mes, de los buques *Almadrabero* y *Conde de Barbate*, en casco de madera.

En 1944 pasó a ser sociedad anónima con carácter indefinido y comenzó una nueva etapa en la que afrontaría encargos de buques de casco de acero, artefactos flotantes, construcciones metálicas y maquinaria. Etapa en la que el capital social aumentó en veinte millones de pesetas, cantidad que la sociedad Pesquerías Españolas del Bacalao (PEBSA) adquirió en acciones de ASTANO y viceversa; y se procedió a la ampliación de sus instalaciones para la construcción de una grada para buques de hasta 3.000 toneladas de peso muerto, trabajos en los que se invirtieron 13,6 millones de pesetas. Ello permitió la fabricación de maquinaria de tipo medio, máquinas para el tratamiento de chapa naval, prensas de punzón horizontal, la habilitación de dos muelles de armamento y carros varaderos para carenas y reparaciones de buques de hasta un millar de toneladas.

A pesar de las limitaciones y estrecheces económicas de la época, llegaron varios pedidos para buques pesqueros de casco de madera, para los que los armadores suministraban los equipos propulsores. Al mismo tiempo, el astillero sería equipado con talleres y máquinas para piezas de acero naval y la gestión comercial hizo que la oficina técnica recibiera peticiones de presupuestos, varios de los cuales cristalizaron en nuevos contratos. El astillero ferrolano se especializó en buques pequeños, porque sus plazos de entrega eran más fiables y los reajustes presupuestarios más limitados debido a los aumentos de precios de materiales y jornales.

ASTANO padeció también las limitaciones en el suministro de acero que afectaba al resto de la industria naval del país, lo que contrarrestaba a finales de la década de los años cuarenta con la cartera de pedidos. La construcción en acero exigía una escala de producción diferente a la madera, tanto en ritmo de montaje como en ocupación de la grada; el astillero se estrenó en esta faceta en 1944 con la construcción de pesqueros de 29 m de eslora y motor diésel. Como ya hemos señalado, el suministro de estos equipos y de la maquinaria de cubierta correspondía a los armadores, pues la factoría no disponía entonces de

---

<sup>29</sup> El capital social inicial escriturado fue de 1.600.000 pesetas y firmaron la escritura de constitución 16 socios.



los medios necesarios y, además, la producción nacional era reducida y la adquisición en el extranjero chocaba con los intereses de la política autárquica.

Consciente de lo que suponía esa limitación, en 1947 inició la fabricación de diversos equipos destinados a dos buques auxiliares destinados al Servicio Hidrográfico de la Armada. Para ello el astillero fue dotado con un taller de maquinaria que, a medida que fue capaz de incrementar la producción, expandió su área de influencia en todo el país con equipos “tipo ASTANO”, referidos a máquinas de vapor, calderas y maquinillas de arrastre. El auge experimentado justificó una segunda ampliación de las instalaciones y, al mismo tiempo, González Llanos viajó al extranjero para obtener licencias de fabricación de firmas de propulsión marina tanto en motores principales como auxiliares y maquinaria de cubierta.

En 1946 ASTANO disponía de siete gradas para diferentes esloras, la mayor con capacidad para buques de 5.000 toneladas y cuatro gradas cubiertas para buques de madera. Ello permitía acometer varias construcciones simultáneas y le situaba en una posición de privilegio en el sector, captando una mayor atención de los armadores, debido a su capacidad productiva. Un año después entró en servicio el primer carro varadero para buques de mil toneladas, seguido de otro para 600 toneladas. De esta etapa son los costeros de cabotaje *Andrés Rial*, entregado en agosto de 1947; y *Medina Tanya* y *Medina Xauen*, en julio de 1949 y una lista de pesqueros de madera.

En 1949, cuando finalizaron las obras de los talleres de maquinaria, ASTANO estaba en disposición de fabricar motores marinos. Para el transporte de planchas y piezas se desarrolló una red ferroviaria y el afirmado de la red viaria interior, así como una grúa flotante de 30 toneladas de potencia de izada, que había sido construida en el mismo astillero. En ese mismo año finalizaron las obras del muelle de armamento, del que hasta entonces carecía, lo que le permitió acometer en mejores condiciones el remate de las nuevas construcciones e iniciarse en las reparaciones navales.

Sus primeros clientes fueron los buques bacaladeros de PEBSA, de los que construiría cuatro unidades entre febrero de 1952 y octubre de 1954 –nombrados *Santa Cecilia*, *Santa Amalia*, *Santa Inés* y *Santa Elvira*– y ante la demanda y la previsión de futuro a corto y medio plazo sería dotado con un tercer carro varadero de 600 toneladas en aquel año y el cuarto en 1952, cuando las reparaciones habían aumentado considerablemente e, incluso, había acometido obras de alargamiento.

La formación del personal y el empleo de utillaje más moderno permitiría mejorar la productividad del astillero; pese a ello tuvo que afrontar dificultades externas ya conocidas, como la falta de perfiles de acero y las restricciones eléctricas, situación que mejoraría a partir de 1948 cuando se firmó un contrato con la Sociedad General Gallega de Electricidad.<sup>30</sup> Un año antes se había procedido a la ampliación del taller de fundición y la instalación de un nuevo horno dotado de un convertidor Bessemer, que permitía la producción de aceros de aleaciones especiales y la fabricación de piezas de acero moldeado, además de calderas de mayor capacidad y engranajes y un taller para la fabricación de repuestos para coches, que entonces escaseaban.

A finales de la década de los años cuarenta se produjeron cambios en la composición accionarial de ASTANO. En 1948 entró Pedro Barrié de la Maza, presidente del Banco Pastor, personalidad muy influyente tanto en la política como en el ámbito económico de la época, quien asumió la presidencia del astillero y comenzó entonces una nueva etapa de expansión, que contaría con el apoyo financiero de la mencionada entidad bancaria. También pasó a formar parte del accionariado la sociedad eléctrica

---

<sup>30</sup> HOUP, Stefan y FERRER, Lidia (1998). “ASTANO 1941-1972”, p. 304. En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

FENYA, dedicada a la fabricación de equipos de su especialidad, que aportó un millón de pesetas de la época.

Se produjo entonces una disminución en la cartera de pedidos de buques pesqueros, registrándose incluso alguna cancelación, por lo que se planteó la necesidad de reorientar la estrategia comercial del astillero, enfocándola hacia buques pesqueros de gran altura. Por entonces se habían producido cambios significativos en las artes pesqueras y las faenas en caladeros cada vez más alejados, caso de Terranova y Gran Sol, lo que supuso modificaciones importantes en el diseño y tonelaje de los buques dedicados a la pesca del bacalao.

En 1950 la factoría se amplió hacia la zona de marismas al este y en 1953 se acometió la primera ampliación y modernización importante, que se realizó en tres etapas. En la primera se construyó un dique seco de 160 m de eslora y 24 m de manga, destinado a carenas y reparaciones navales de buques de esas dimensiones, así como la construcción de un nuevo taller de maquinaria y la ampliación del taller de fundición.

Hasta ese momento, además de los buques ya citados, ASTANO mantenía un ritmo considerable en la construcción de pesqueros de casco de madera y acero. En cuanto a otros encargos de interés destacan cuatro barcazas basculadoras, en julio de 1946; cuatro gabarras, en noviembre de 1950; los buques hidrográficos H-2 y H-5, en madera, en mayo de 1951 y dos guardapescas nombrados *Centinela* (W-33) y *Serviola* (W-34), en enero de 1953, para la Armada española y en cuanto a buques mercantes destaca la entrega del buque *San Antón*, en diciembre de 1954.

## 8.2 MARINA MERCANTE (1939-1955)

Aunque la Marina mercante española arrastraba problemas graves desde hacía bastante tiempo, en abril de 1939, cuando acabó la guerra civil, el panorama era francamente desolador. En casi tres años había perdido un centenar de buques en distintas acciones navales, y algunas de las unidades más notables, principalmente de la flota trasatlántica, quedaron internadas en la Unión Soviética.<sup>31</sup> En aquel año España contaba con 509 buques, de los cuales el 45% tenía más de 25 años y en total sumaban 852.042 TRB.<sup>32</sup>

Entre 1939 y 1940 la Marina mercante había incrementado sus efectivos en 39 buques que sumaban 82.000 TRB, integrados en la denominada Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales. La mayoría de ellos habían sido renombrados con nombres de castillos de la geografía nacional, a los que se agregaron otros, entre los cuales figuraban algunos antiguos contrabandistas de armas, que también pasaron a ser propiedad del Estado.

Salvo alguna honrosa excepción, los barcos que habían sido presas de guerra o recuperados eran auténticos *cacharros* y que volvieron a navegar enarbolando la bandera española gracias al denodado esfuerzo de los técnicos y el personal de maestranza de las factorías en servicio. Trasatlántica e Ibarra, que atendían los servicios trasatlánticos, habían perdido prácticamente toda su flota y aún en el último cuatrimestre de 1939 se produjeron dos siniestros de especial gravedad que añadieron una mayor incertidumbre: el fuego destruyó los buques *Habana* y *Cabo San Antonio*. El primero, antiguo *Alfonso XIII*, pudo recuperarse y sería reconvertido en mixto de carga y pasaje, como se explica en el apartado

---

<sup>31</sup> Los buques incautados por la URSS fueron los siguientes: *Cabo San Agustín*, *Juan Sebastián Elcano*, *Isla de Gran Canaria*, *Ciudad de Ibiza*, *Ciudad de Tarragona*, *Cabo Quilates*, *Mar Blanco*, *Marzo* e *Inocencio Figaredo*. En México quedó internado el trasatlántico *Manuel Arnús*. De las condiciones de vida de los tripulantes retenidos en la URSS, véase: SÁNCHEZ FERRAGUT SOTO, Patrocinio (2011). *También se vive muriendo*. Círculo Rojo. Memorias de su padre, Ramón Sánchez-Ferragut Gómez, oficial de Ibarra que volvió a España en abril de 1954 a bordo del buque *Semíramis*.

<sup>32</sup> CERVERA PERY, José (1990). *La Marina mercante española. Historia y circunstancia*, p. 135, ed. San Martín, Madrid.

correspondiente, mientras que el segundo se hundió a finales de diciembre de 1939 en el Atlántico, devorado por un incendio.<sup>33</sup>

Una parte de la “nueva” flota a cargo de la Gerencia procedía del esfuerzo de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, encargada de poner a flote el mayor número posible de buques hundidos y/o averiados durante la contienda en los diferentes puertos españoles.

De las 134 unidades contabilizadas, en diciembre de 1940 la citada Comisión había logrado reflotar 95 buques, que sumaban unas 130.000 TRB, siendo reparados e incorporados posteriormente a la flota mercante y pesquera. Los trabajos de recuperación de otros 18 buques se alargaron en el tiempo debido a las dificultades en que se encontraban, mientras que otros 23 buques naufragados o seriamente averiados se abandonaron definitivamente, ante lo inviable de su recuperación y reconstrucción.<sup>34</sup>

Aquellos buques que habían sido adquiridos por el gobierno de la República a través de sociedades extranjeras, también fueron reivindicados cuando acabó la guerra. Algunos, no todos, pudieron ser recuperados después de laboriosas gestiones, pasando a formar parte de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales.

Instaurado el nuevo régimen político, el primer gobierno de Franco (1938-1939) planteó el estudio de un nuevo ordenamiento legal para afrontar con eficacia la necesidad evidente que tenía el país de proyectar y disponer de una Marina mercante que cumpliera con “la sagrada y única misión de abastecer a España”. Una Marina mercante poderosa no sólo permitiría el abastecimiento del país, sino que constituiría un instrumento auxiliar de la Marina militar y sería uno de los pilares de la reconstrucción del poderío industrial del país, por la demanda que generaría en la industria naval y en los sectores auxiliares. “Estas consideraciones –explica Valdaliso– acentuaron aún más, si cabe, los dos rasgos básicos de la política económica del Estado durante los años cuarenta y cincuenta, la autarquía como aspiración y el intervencionismo como medio”.<sup>35</sup>

En algunos estamentos se consideró la posibilidad de adquirir algunos barcos de segunda mano en el extranjero. Aunque ello supondría, en el mejor de los casos, una sangría de divisas importante, no debemos olvidar la difícil postura en la que se encontraba el gobierno español tras la victoria de los aliados, que privó al país de la posibilidad de adquirir buques procedentes del esfuerzo bélico, pese a que había grandes excedentes disponibles en el mercado del *surplus* de guerra.<sup>36</sup>

Descartada esa posibilidad y decretada la prohibición de importar buques, ya fueran nuevos o de segunda mano –una constante en la política marítima española hasta la entrada en la Comunidad Europea–, el crecimiento de la flota mercante quedó supeditada a la capacidad productiva y técnica de los astilleros nacionales. Después de una década de convulsiones, la iniciativa privada no tenía ánimos ni capitales y la industria naval española estaba muy limitada por las grandes dificultades que existían para la importación de motores propulsores, maquinaria y accesorios en general.

El primer paso consistió en promulgar la ley de Crédito Naval, publicada el 2 de junio de 1939, y considerada como la base financiera que habría de posibilitar en el futuro la contratación de nuevos

---

<sup>33</sup> ABC, 5 de enero de 1940.

<sup>34</sup> COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES (1941). Estado Mayor de la Armada, p. 14, Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, Barcelona.

<sup>35</sup> VALDALISO Gago, Jesús (1998). *La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presencia de J.A. Suanzes*. Fundación Empresa Pública, p. 15, Madrid.

<sup>36</sup> Para más detalles, véase: DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2013). *Gris naval en la Marina mercante española*, Parlamento de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.

buques.<sup>37</sup> La concesión de los préstamos correspondía al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional y encontró un eco muy escaso impuesto por la dura realidad. De ahí que se promulgara una segunda ley, de 5 de mayo de 1941, que prorrogó y amplió los estímulos sobre primas a la construcción y a la navegación establecidas por el decreto-ley de 21 de agosto de 1925.

En dicha ley se preveía la construcción, en un plazo de doce años, de 700.000 TRB de nuevos buques, reiterando la urgencia de la renovación y modernización de la flota mercante nacional.<sup>38</sup> Lo cual, como señala Cervera Pery, “se ha dicho que el crédito naval salvó a la Marina mercante española realizando el milagro de su increíble reconstrucción y que permitió durante los duros años de la posguerra sustentar un mínimo de flota, silenciosa y eficaz, que evidenciaba una admirable capacidad de recuperación en un pueblo carente de materias primas”.<sup>39</sup>

A instancias del INI, el Gobierno autorizó el 9 de enero de 1942 la creación del Consejo Técnico de la Marina Mercante, que se constituyó oficialmente el 4 de febrero siguiente y cuya misión principal consistía en proponer la elaboración de un programa oficial de construcciones navales que aumentara el tonelaje. La propuesta consistía en fijar el ritmo anual de producción en 125.000 TRB, con el objetivo de llegar en un plazo de diez años a una flota de dos millones de toneladas, que serían tres millones en veinte años; cifra ésta aunque muy considerable para la época, aunque no era una utopía.<sup>40</sup>

El problema principal radicaba en la desastrosa situación en la que se encontraba la industria naval española, que tendría un efecto negativo en el tiempo al alargar los plazos de entrega, pues disparó los precios y, al mismo tiempo, la imposibilidad de acceder al mercado internacional perjudicó a otros servicios básicos, como los seguros, el capital, las reparaciones y el combustible, agravado por una peseta sobrevalorada por motivos de prestigio y una tasa de inflación superior a la media europea, todo lo cual deterioró la posición competitiva de la flota mercante española.<sup>41</sup>

El Consejo tendría, además, la misión de elaborar el programa por tipos de buques, detallando las características y el número de unidades dentro de cada tipo, según fueran trasatlánticos, petroleros, cargueros *tramp*, fruteros, de cabotaje, etc. Asimismo, debía adoptar las medidas pertinentes relacionadas con la aplicación de la Ley de Crédito Naval y su puesta en marcha, que preveía la concesión de préstamos para obras de ampliación de los astilleros entonces existentes.

Otro hito importante se produjo el 19 de febrero de 1942, fecha en la que el Gobierno autorizó la creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, órgano de decisión y ordenamiento del sector, que habría de tener un destacado protagonismo en los años siguientes. En su enunciado se advierte explícitamente que en tiempos de paz dependerá del Ministerio de Industria y Comercio, y en tiempos de guerra del Ministerio de Marina, contexto en el que se mantuvo hasta su integración en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

---

<sup>37</sup> Los créditos serían reintegrables en un plazo de veinte años, con un dos por ciento de interés y alcanzaban el 60% del valor del buque a construir o modernizar, previéndose en algunos casos que podía llegar hasta un 80% y, en circunstancias muy especiales, incluso el cien por cien.

<sup>38</sup> Como hemos visto en el capítulo correspondiente, al amparo de esta ley se construyeron seis bacaladeros para la PYSBE, en el astillero de Sestao; quince parejas para diversos armadores del Cantábrico, en el astillero Euskalduna; así como dos vapores carboneros para Zorroza y dos vapores fruteros para Gerencia Marítima Frutera. CAMPSA contrató los tres primeros petroleros de la serie *José Calvo Sotelo*, de propulsión diésel; CEPESA, el primero de dos buques del mismo tipo, aunque finalmente sólo siguió la construcción de uno. El desarrollo de todos ellos se eternizó sobre gradas y en la fase de armamento a flote, debido a la escasez de materiales y la demora en la recepción de los equipos.

<sup>39</sup> CERVERA PERY, *op. cit.*, p. 136.

<sup>40</sup> MARTÍN ACEÑA, Pablo y COMÍN, Francisco (1991). *INI. 50 años de industrialización de España*, p. 245, Espasa-Calpe, Madrid.

<sup>41</sup> VALDALISO, *op. cit.*, p. 18.

### 8.3 LA GERENCIA DE BUQUES MERCANTES PARA SERVICIOS OFICIALES

El 18 de julio de 1936, el Estado español, a través de la Gerencia de Buques Incautados, constituida en 1918, dispuso que los vapores *España n° 3* y *España n° 5* y en periodo de alistamiento se encontraba un buque especial para una expedición del Amazonas, bautizado con el nombre de *Ártabro*. Este buque no llegó a ser administrado por la Gerencia, pues cuando se recuperó en Málaga por las fuerzas nacionales, pasó a prestar servicio en la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques y más tarde en la Armada como buque hidrógrafo.

Pocos eran, en consecuencia, los efectivos administrados por la Gerencia en los primeros días de la guerra civil y resultaba difícil entonces vislumbrar el importante rol que iba a desarrollar a lo largo de los meses siguientes anteriores a la creación del nuevo Estado nacional y su transformación en la recuperación inmediata de la “nueva” Marina mercante. Muchas fueron, no obstante, las dificultades que se tuvieron que vencer para superar las innumerables limitaciones derivadas de la guerra, y la habilidad puesta en práctica por sus equipos responsables para solucionar problemas de competencias.

Desde los primeros meses, el desarrollo de la guerra en la mar hizo adivinar la importancia que iría adquiriendo la Marina mercante en el transporte de mercancías para el abastecimiento del bando nacional, pues la frontera francesa se encontraba reservada para el aprovisionamiento del Gobierno de la República. La falta de mando en los buques y la creencia errónea de que la contienda se resolvería en poco tiempo –idea extendida los primeros meses- no pudo mantener aisladas a las fuerzas navales nacionales que, conscientes de la necesidad de proteger el tráfico accesible a sus puertos, se multiplicó en sus acciones para asegurar la llegada de los buques propios o fletados a puertos de su control y, al mismo tiempo, dificultar el abastecimiento marítimo de las fuerzas enemigas.

Como consecuencia de los acontecimientos bélicos de los últimos meses de 1936 y la incorporación de nuevas unidades, el bloqueo ejercido sobre los puertos enemigos tuvo como resultado práctico el apresamiento de numerosos buques enemigos o de países simpatizantes con el Gobierno republicano, que pasaron a incrementar los efectivos de la Marina mercante nacional, razón por la cual se hizo preciso organizar el tráfico de la manera más eficaz posible, utilizando los medios disponibles en cada momento.

Fue así como se promulgó el decreto de 12 de marzo de 1937 por el que se creaba el Negociado de Presas para hacerse cargo de estos buques, ocupándose asimismo de la gestión de la antigua Gerencia de Buques Incautados. Otro decreto de la misma fecha autorizaba la creación de la Dirección de Tráfico Marítimo, de cuyo comité asesor formaba parte también la Gerencia.<sup>42</sup> En esta nueva organización se establecía que las empresas que disponían de elementos directivos responsables en la zona nacional, podían organizarse directamente bajo la supervisión de la citada Dirección de Tráfico Marítimo, si bien los buques de los armadores residentes en zona republicana, así como los apresados, debían serlo por la Gerencia de Buques Incautados, con lo cual esta entidad adquirió un papel trascendental en la España nacional.

El 2 de marzo de 1938 el Gobierno de Burgos publicó una ley por la que procedía a la requisa de todos los buques españoles que se encontraban en el extranjero, y con esa misma fecha se desarrolló otro decreto que intervenía 37 buques y ordenaba su incorporación a la flota de la Gerencia. Otros 69 buques quedaron intervenidos mediante otro decreto de 2 de abril, quedando asimismo bajo su control, que administró entre 1939 y 1941 entre el 10 y el 15% del tonelaje mercante español.<sup>43</sup>

<sup>42</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1977). *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, p. 47, editorial San Martín, Madrid.

<sup>43</sup> VALDALISO, *op. cit.*, p. 15.

Recién nombrado ministro Juan Antonio Suanzes se decidió la reorganización de la Gerencia. El 20 de mayo pasó a depender del Ministerio de Industria y Comercio, cambiando su nombre por el de Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, con capacidad para determinar las unidades que podían ser explotadas por sus propios armadores y cuáles quedarían bajo su control directo, según se desprendería del artículo 4º del decreto 245.<sup>44</sup>

El funcionamiento de la nueva Gerencia, desde el punto de vista logístico y comercial, resultó altamente satisfactorio para los fines que perseguía. En diciembre de 1939 contaba con una flota de 51 buques, 24 de los cuales procedían de apresamientos de unidades extranjeras y declaradas “buena presa” y otros 25 habían sido recuperados en distintos puertos gracias al trabajo de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, además de los buques *España n° 3* y *España n° 5* de la primera época.

La actividad de la Gerencia en los primeros meses de la posguerra fue bastante compleja y muy provechosa para la maltrecha economía nacional después de 32 largos meses de lucha; poco tiempo tuvo para reorganizarse con la vuelta de la paz, pues cinco meses más tarde el mundo estaba de nuevo revestido bajo el sayal gris de la guerra y el tronido de los cañones.

#### 8.4 COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES

El 1 de abril de 1939, fecha del final de la guerra civil, había 148 buques hundidos en los puertos y las costas españolas, así como un importante número de pequeñas embarcaciones. Para su recuperación en la medida de lo posible, el Estado Mayor de la Armada dio forma a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, dirigida por el coronel de Ingenieros Juan Antonio Suanzes y el teniente coronel del mismo cuerpo Luis Santomá Casamor, con un equipo de 36 oficiales, 34 buzos y hasta un total de 526 hombres entre personal militar y civil.<sup>45</sup>

La citada Comisión tomó forma mediante decretos de 9 de noviembre de 1937 y 9 de febrero de 1939. A finales de 1940 se habían recuperado 95 buques que sumaban unas 130.000 toneladas de registro bruto. Otros diez buques localizados en el interior de puertos suponían unas 16.000 toneladas y ocho fuera de ellos tenían posible rescate, con un arqueo de 20.000 toneladas, mientras que otros 25 se consideraba antieconómico o imposible y sumaban 43.000 toneladas.<sup>46</sup> Todos los salvamentos ellos revistieron enormes dificultades y constituye un ejemplo demostrativo de la capacidad técnica y operativa con unos medios muy limitados.

De los salvamentos realizados destaca el del destructor *Císcar*, al que las fuerzas nacionales lo encontraron el 22 de octubre de 1937, escorado y hundido, cuando ocuparon el puerto de El Musel; los trabajos de recuperación de este buque se efectuaron durante la guerra civil, sin apenas experiencia en este tipo de actuaciones desde los trabajos de salvamento del acorazado *España*, embarrancado en agosto de 1923 en cabo Tres Forcas. Finalmente, el 21 de marzo de 1938 el destructor *Císcar* fue reflatado y a partir de entonces continuaría una cadena de éxitos del equipo que inicialmente sería denominado Comisión Naval de Salvamento de Buques, continuando después con el reflatamiento de los buques *Sama*, *Reina*, *Elcano* y *Sotón*, hundidos en los puertos de Gijón y El Musel.

En abril de 1939 el equipo técnico se desplazó a Barcelona con la orden de limpiar el interior del puerto, en el que se encontraban 38 buques y artefactos hundidos; y llegaron a bordo del buque *Castillo Arévalo*, que actuaba como buque de salvamento. Posteriormente se agregarían el remolcador *Argos*, como apoyo

---

<sup>44</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *op. cit.*, p. 48.

<sup>45</sup> COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES (1941). Estado Mayor de la Armada, p. 31, Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, Barcelona. Véase también: BALLESTERO, Alfonso (1993). “La Comisión de Salvamento de Buques”, en *Juan Antonio Suanzes 1871-1977. La política industrial de la posguerra*, pp. 77-86, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>46</sup> *Op. cit.*, pp. 12-13.

de equipo independiente; el buque *Ártabro*, base del equipo de Valencia; el pesquero *Imanol*, equipado para buzos, veinte botes y ocho flotadores de 125 toneladas de empuje. A continuación, relacionamos los buques reflotados por la Comisión desde su constitución hasta diciembre de 1940, como se detalla en la tabla 8.1, que engloba a todas las operaciones realizadas en el periodo citado.

Tabla 8.1 Buques reflotados por la Comisión de Salvamento hasta diciembre de 1940

#### Gijón (Asturias)

Buque	TRB	Tipo	Armador	Puesta a flote
<i>Císcar</i>	1.650	Destructor	Armada	17.03.1938
<i>Reina</i>	1.800	Vapor	Gerencia	30.06.1938
<i>Sama</i>	635	Vapor	Duro Felguera	15.09.1938
<i>Elcano</i>	5.196	Petrolero	CAMPSA	20.10.1938
<i>Sotón</i>	1.375	Vapor	Duro Felguera	05.03.1939

#### Puerto de la Selva (Gerona)

Sin nombre	250	Gabarra	F. Obras y C.	03.1939
Sin nombre	250	Gabarra	F. Obras y C.	03.1939
Sin nombre	100	Gabarra	F. Obras y C.	03.1939
Sin nombre	100	Gabarra	F. Obras y C.	03.1939

#### San Feliu de Guíxols (Gerona)

<i>Castillo S.S.</i>	60	Pailebot	Gerencia	02.1940
----------------------	----	----------	----------	---------

#### Barcelona

<i>Vicente Ferrer</i>	97	Pailebot	Berenguer	02.05.1939
<i>Tere</i>	100	Pailebot	Pedro Oliver	03.10.1939
<i>Juan Lucena</i>	136	Bou	J. G. Balagué	20.09.1939
<i>María</i>	232	Bou	Freixas	20.09.1939
2ª Sección	2.000 FA	Dique flotante	JOP Barcelona	11.04.1939
4ª Sección	2.000 FA	Dique flotante	JOP Barcelona	11.04.1939
<i>Andutz Mendi</i>	1.601	Vapor	Naviera Aznar	07.02.1940
<i>Asilo Naval</i>		Pontón	Estado español	Desguazado
<i>Club de Mar</i>			Club de Mar	Extraído
<i>Gánguil B 65</i>	150	Gánguil	JOP Barcelona	08.04.1939
<i>Besós</i>	202	Remolcador	JOP Barcelona	08.04.1939
<i>Ambos</i>	342	Vapor	Otero	04.05.1939
<i>Alicante</i>	3.878	Vapor	Trasatlántica	03.1940
<i>Uruguay</i>	10.384	Vapor	Trasatlántica	25.07.1939
<i>Argentina</i>	10.137	Vapor	Trasatlántica	08.09.1939
<i>Castillo Montjuich</i>	5.500	Vapor	Gerencia	23.03.1939
<i>Rosa</i>	376	Yate	Conde de Godó	23.01.1940
<i>Asunción de las Peñas</i>	120	Pailebot	Masiques	03.03.1939
<i>Villa de Madrid</i>	6.871	Motonave	Trasmediterránea	23.05.1939
<i>Isabel Matutes</i>	155	Pailebot	Matutes	23.03.1939
<i>Castillo Almansa</i>	1.407	Vapor	Gerencia	18.04.1939
<i>Club Náutico</i>			Club Náutico	Extraído

SAC 7	835	Vapor	SA Cros	13.03.1940
Mercedes IV	50	Yate		28.03.1939
K-17	50	Lancha	Tabacalera	23.03.1939
Rafael	280	Bou	Gralla	23.06.1939
Castillo Y	3.859	Vapor	Gerencia	16.01.1940
Castillo Moncada	1.379	Vapor	Gerencia	04.07.1939
Remolcador V	95	Remolcador	Gerencia	29.08.1939
Castillo M	2.153	Petrolero	Gerencia	24.90.1940
Tofiño	1.222	Planero	Armada	23.10.1940
Castillo I	1.235	Vapor	Gerencia	23.10.1940

**Tarragona**

Rubí	86	Balandra	Rosell	14.11.1938
------	----	----------	--------	------------

**Castellón**

Pascual Flores	169	Pailebot	Formiga	1937
----------------	-----	----------	---------	------

**Sagunto**

Laguardia	567	Vapor	Condeminas	09.07.1940
Dédalo	12.400	Portahidros	Armada	11.12.1940

**Valencia**

Marsala	94	Vapor	Martínez Solá	12.02.1939
Kirikis	368	Vapor	J. Trullenque	10.03.1939
Castillo Riaza	822	Vapor	Gerencia	23.11.1939
Laya	800	Cañonero	Armada	28.02.1940
Cala Virgili	97	Pailebot	Malloquina	02.11.1939
Paulita	125	Pailebot	Rómulo Botella	25.11.1939
Mendo	194	Goleta	Amadeo Fos	04.01.1940
Dique flotante	4.500 FA	Dique flotante	UNL	08.06.1939
Urillobo	89	Pesquero	Botella y otros	01.07.1939
Grúa flotante	450	Cabria	JOP Valencia	11.01.1939
Hércules	1.075	Cabria	SICOP	22.09.1939
Hormaeche	65	Draga	Boscá	18.08.1939
Aturuxo	156	Pesquero	José R. Corbera	16.08.1939
Valencia	734	Draga	JOP Valencia	04.12.1939
Urola	3.675	Vapor	C <sup>a</sup> N. Bidasoa	24.06.1939
Castillo Turégano	500	Vapor	Gerencia	28.09.1939
Castillo Noreña	1.496	Vapor	Gerencia	03.08.1939
Grúa Sansón	247	Cabria	SICOP	22.05.1939
Dalmatic	96	Remolcador	SICOP	24.01.1940
Sebastián Martín	1.063	Vapor	Desiderio Martín	12.07.1939
Entre Naranjos	67	Pailebot	Amadeo Fos	11.10.1939
Teresa Planells	91	Pailebot	Vicente Planells	26.08.1939
María Vela	80	Pesquero	José Trilles	01.09.1939
KE 3	200	Gánguil	Puertos y Pantanos	23.02.1940
KE4	200	Gánguil	Puertos y Pantanos	20.02.1940
KE5	254	Gánguil	Puertos y Pantanos	20.03.1940
KE7	307	Gánguil	Puertos y Pantanos	26.03.1940
Carga bloques	300	Pontona	SICOP	03.03.1940
Gánguil JOP	120	Gánguil	JOP Valencia	06.03.1940
Gánguil	150	Gánguil	C.A.N. y Dragado	06.01.1940
Audace	70	Remolcador	Valenciana de R	12.09.1939
Draga	80	Draga	SICOP	02.05.1940



<i>Amparo</i>	773	Draga	Trasmediterránea	21.08.1940
<i>Kakau</i>	169	Vapor	J. Trullenque	12.09.1940
<i>Guecho</i>	3.276	Vapor	Naviera Amaya	23.05.1940

**Gandía (Valencia)**

<i>Vicente</i>	534	Vapor	Trasmediterránea	20.12.1939
----------------	-----	-------	------------------	------------

**Alicante**

<i>Castillo Montiel</i>	3.245	Vapor	Gerencia	24.08.1939
<i>Castillo A</i>	271	Bou	CASB	12.10.1939
<i>Castillo Guadalest</i>	3.688	Vapor	Gerencia	27.09.1939

**Portman (Murcia)**

<i>B-3</i>	370	Submarino	Armada	
------------	-----	-----------	--------	--

**Escombreras (Murcia)**

<i>Poeta Arolas</i>	3.254	Vapor	Trasmediterránea	
---------------------	-------	-------	------------------	--

**Cartagena (Murcia)**

<i>Cíclope</i>	800	Remolcador	Armada	09.1939
<i>A3</i>	630	Aljibe	Armada	16.11.1939
<i>Río Turia</i>	144	Remolcador	Puertos y Pantanos	11.1939

**Águilas (Murcia)**

<i>Castillo Vera</i>	966	Vapor	Gerencia	
----------------------	-----	-------	----------	--

**Algeciras**

<i>Lavoro</i>	7.886	Petrolero	Lauro	04.11.1940
<i>Olterra</i>	4.995	Petrolero		13.11.1940

**Playa de Ibi (Orán)**

<i>Oreto I</i>	73	Pesquero		08.1939
<i>Chimbo</i>	73	Pesquero	Vasco-Asturiana	08.1939

**Otros buques recuperados por particulares bajo la dirección o inspección de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques****Puerto de La Selva (Gerona)**

<i>Cala Murta</i>	152	Pailebot	Mallorquina	
<i>Cala Pi</i>	195	Pailebot	Mallorquina	

**Rosas (Gerona)**

<i>Río Urumea</i>	130	Remolcador	Puertos y Pantanos	
-------------------	-----	------------	--------------------	--

**Vallcarca (Barcelona)**

<i>Morisca</i>	188	Pailebot	Cementos Fradera	
----------------	-----	----------	------------------	--

**Playa de Calafell (Tarragona)**

<i>Montcabrer</i>	233	Remolcador	Prácticos Barcelona	
-------------------	-----	------------	---------------------	--

**Valencia**

<i>Lucky</i>	1.233	Vapor	Gerencia	01.05.1939
<i>Camprodón</i>	1.080	Petrolero	CAMPSA	24.07.1939

**Gandía (Valencia)**

<i>Dellwin</i>	1.451	Vapor	Gerencia	05.1939
<i>Gandía</i>		Draga	JOP Valencia	13.06.1940

**Alicante**

<i>Castillo Almenara</i>	5.387	Petrolero	Gerencia	
--------------------------	-------	-----------	----------	--

**Cartagena**

Dique flotante	4.000 FA	Dique flotante	SECN	
----------------	----------	----------------	------	--

**Santander**

<i>Jaime Girona</i>	2.434	Vapor	Sanz	
---------------------	-------	-------	------	--

Fuente: Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, mayo 1941.

## 8.5 LA POLÍTICA INTERVENCIONISTA DEL INI Y LA FIGURA DE JUAN ANTONIO SUANZES

La creación del Instituto Nacional de Industria, mediante decreto-ley de 25 de septiembre de 1941, perseguía los fines de una gran corporación de carácter público. Sería la principal encargada de potenciar el resurgimiento de la industria nacional en general, aplicando para ello una serie de directrices emanadas desde el Ministerio de Industria y Comercio, de acuerdo con unos programas de actuación, que consistían en un aumento de la producción frente a una disminución de las importaciones, lo que habría de generar, entre otros aspectos favorables, un ahorro en el gasto de divisas.

Inspirado en el Instituto per la Ricostruzione Industriale (IRI), de Italia, parece que la idea de la creación del INI partió del propio jefe del Estado, Francisco Franco, apoyándose en las tesis de la iniciativa pública que defendía Juan Antonio Suanzes Fernández (1881-1977) cuando estaba al frente del Ministerio de Industria y Comercio durante la guerra civil, no sólo por las insuficiencias de la iniciativa privada, sino también como fórmula necesaria para la reconstrucción nacional y para conseguir el desarrollo autárquico.

Con Suanzes al frente del INI, el proyecto respondía a sus ideales más profundos y a su convencimiento de la necesidad de industrializar el país. El desarrollo no podía conseguirse dejando manos libres a la fuerza del mercado, sino que requería del impulso y el respaldo del Estado. Suanzes se había manifestado rotundamente contrario a una política liberal y muy partidario de la economía dirigida o intervenida, sin olvidar que los acontecimientos internacionales estaban provocando el alejamiento de España de las áreas de comercio e intercambio en las que hasta entonces se había desenvuelto.<sup>47</sup>

Al mismo tiempo, la ingente tarea de la recuperación de la Marina mercante recayó directamente en manos de Suanzes, ingeniero naval y oficial del Cuerpo General de la Armada, hombre de visión y energía, considerado una de las figuras más destacadas e influyentes del primer gobierno de Franco.<sup>48</sup> El nuevo régimen articuló su política marítima en torno a tres ejes fundamentales: un acusado

<sup>47</sup> VERICAT AZA, María Ignacia (1998). "La Empresa Nacional Elcano y Astilleros de Cádiz, S.A. 1942-1966", p. 246. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Lid. Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>48</sup> Nombrado el 2 de febrero de 1938, permaneció en el cargo hasta el 11 de agosto de 1939. En la segunda etapa ministerial sería nombrado el 19 de julio de 1945, fecha en la que relevó a Demetrio Carceller Segura y cesó en julio de 1951.

proteccionismo e intervencionismo en el sector; planes para la reconstrucción y recuperación del tonelaje mercante y el fomento de los astilleros; y, por último, la creación de una empresa pública que fuera capaz de liderar la actuación insuficiente de la iniciativa privada.

Casi tres meses después, el 7 de mayo de 1942, se promulgó la ley que determinaba la misión del INI en relación con el incremento de la Marina mercante y la industria, en la que la construcción naval tendría que alcanzar un protagonismo relevante en la política de la industrialización del país.

La ley establecía la integración de la Gerencia de Buques Mercantes en el INI, otorgaba a las empresas creadas la consideración de navieros nacionales y suspendía las limitaciones presupuestarias del crédito naval. Al mismo tiempo recogía las tesis de Suanzes sobre los aspectos productivos, es decir, la necesidad de acometer amplios programas de construcciones que garantizaran la carga de trabajo para los astilleros, de modo que estimulara la ampliación de sus instalaciones, así como la unificación de tipos de buques mediante la repetición de modelos, lo cual haría su construcción más competitiva en costes.

Otro ejemplo claro del intervencionismo estatal consistió en la conversión de Madrid como la capital naviera del país. A ella se trasladan o se crean delegaciones –o se instalan desde el principio, caso de nueva creación– la mayoría de las compañías, con la finalidad de estar próximos a los centros oficiales donde se gestionan los asuntos relacionados con su actividad.

Obsesionado en su lucha por el poder y el control en el sector del petróleo, Suanzes evidenció en varias ocasiones su interés por contrarrestar el peso del Monopolio de Petróleos y la flota de CAMPSA. En 1955, cuando Elcano había iniciado la construcción de los petroleros del tipo T y Jesús Alfaro Fournier, director general y recién estrenado en la presidencia de ENE tras la dimisión del almirante Francisco Regalado, planteó al presidente del INI y amigo suyo la venta del primero de los buques al armador cántabro Fernando M. Pereda. Suanzes se negó en rotundo a la venta alegando la necesidad de garantizar a REPESA la disponibilidad de flota para las importaciones de crudo y que el INI tuviera también una flota de petroleros, como forma de combatir a CAMPSA.<sup>49</sup>

## 8.6 LA EMPRESA NACIONAL ELCANO DE LA MARINA MERCANTE

Al amparo de lo dispuesto en la ley de 7 de mayo de 1942, que determinaba la misión del INI en relación con el incremento de la Marina mercante y la industria naval en España, y que contemplaba la constitución de una o varias empresas que tendrían la misión de incrementar la flota, se aprobó la creación de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

El objetivo quedaba meridianamente claro, cuando en el editorial de la Revista de Información de Elcano se dice que “el problema de construir cuanto antes una Marina mercante digna por su importancia de nuestras más puras tradiciones y de la posición que España ha de ocupar en el mundo, adquiere, en virtud de circunstancias especiales y notorias, características de urgencia y apremio”.<sup>50</sup>

Habría de convertirse en uno de los eslabones fundamentales de la política naval española en los años de la autarquía y aún en décadas posteriores, y cuyo nombre, evocando al navegante español que culminó el viaje de vuelta al mundo en el siglo XVI, trataba de reflejar la ambición nacional de conseguir una marina grande.

<sup>49</sup> BALLESTERO, *op. cit.*, p. 334.

<sup>50</sup> *Revista de Información Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante*, pp. 12-15, nº 3, julio de 1948.

El 3 de julio de 1942 se nombró la comisión gestora de la nueva empresa, dirigida por Jesús Alfaro Fournier, que actuó desde sus inicios como organismo ejecutivo siguiendo las instrucciones del INI. Los objetivos iniciales se resumían en ocho capítulos relacionados con la misión encomendada:

- 1.- *Contratar la construcción de los buques necesarios para garantizar el cumplimiento de los programas aprobados, financiando e inspeccionando dichas construcciones.*
- 2.- *Proponer las medidas conducentes al eficaz suministro de materiales de todas clases destinados a las nuevas construcciones.*
- 3.- *Promover las ampliaciones y la modernización de los astilleros españoles.*
- 4.- *Proponer la construcción e instalación de nuevos astilleros o factorías de construcción naval, para complementar la capacidad de producción de las factorías existentes.*
- 5.- *Administrar y utilizar los buques construidos, con facultad para cederlos en venta o en arriendo a los armadores privados o explotarlos directamente.*
- 6.- *Contribuir a la creación de las entidades pertinentes para la mejor utilización de los nuevos buques construidos.*
- 7.- *Preparar la legislación relacionada con el traspaso de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales a la futura Empresa.*
- 8.- *Gestionar la compra de siete buques de pabellón extranjero.*

A estos siete buques se añadirían otros quince, dando cumplimiento así a lo estipulado en el artículo 2º, apartado g, de la ley constitutiva de la Empresa Nacional Elcano, en el que determinaba “adquirir buques que, en condiciones satisfactorias y en virtud de circunstancias especiales, vengan a aumentar el tonelaje nacional, dándoles aplicación similar a los de nueva construcción o administrar los que se entreguen con dicha finalidad”. En la tabla 8.2 detallamos los buques adquiridos por Elcano desde su constitución.

En agosto se aprobó el plan de financiación y al mes siguiente se concedió el crédito correspondiente a este mismo año, que se hizo efectivo en octubre. En diciembre el INI aprobó los tipos de buques que serían contratados en la primera fase, así como el reparto de la carga de trabajo entre los astilleros nacionales y los precios propuestos y aceptados por el Consejo Técnico de la Marina Mercante.<sup>51</sup>

En cumplimiento de las órdenes dictadas, se formalizó la compra de siete buques de bandera alemana internados en puertos españoles en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, y se firmó la construcción de 10 buques fruteros y ocho mixtos de pasaje por un monto de 318 millones de pesetas, repartiéndose la carga de trabajo entre los cinco astilleros que entonces tenían capacidad industrial: La Naval y Euskalduna, en Vizcaya; Matagorda y Echevarrieta y Larrinaga, en Cádiz y Unión Naval de Levante, en Valencia.

Asimismo se iniciaron las gestiones ante los organismos estatales correspondientes, a fin de contratar y garantizar el suministro de los diferentes materiales (acero, carbón, cemento y otros) necesarios para las construcciones navales. El 27 de abril siguiente, cuando los trabajos preliminares ya se encontraban avanzados, se constituyó el consejo de administración de la Empresa Nacional Elcano, cuya designación por el INI se había producido once días antes y quedó oficialmente constituida mediante escritura pública otorgada el 20 de octubre de 1943, ante el notario Emilio Marín Santaella, del Ilustre Colegio de Madrid.

---

<sup>51</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006), *op. cit.*, p. 59.

Tabla 8.2 Buques adquiridos por ENE procedentes de la GOBME

Buque	TPM
<i>Ría de Vigo</i>	6.600
<i>Ría del Ferrol</i>	3.200
<i>Ría de Camariñas</i>	2.670
<i>Ría de Ares</i>	2.650
<i>Ría de Corme</i>	2.550
<i>Ría de Pontevedra</i>	2.500
<i>Ría de Muros</i>	2.380
<i>Ártico</i>	1.800
<i>Villa Cisneros</i>	470
<i>La Agüera</i>	470
<i>Foca</i>	350
<i>Morsa</i>	350
<i>Estrella Polar</i>	195
<i>La Ceiba</i>	468
<i>Ocho barcazas tipo LCT</i>	1.200
<b>TOTAL</b>	<b>27.853</b>

Fuente: *Revista de Información de la Empresa Nacional Elcano*, septiembre 1948

El capital social se fijó en 440 millones de pesetas, de los cuales en el momento de la firma sólo se desembolsó en una cuantía de 80 millones, que era el valor de los siete buques con nombres de rías gallegas, los contratos de construcción de 18 buques, el edificio social y los gastos previos de constitución, junto a la aportación en metálico efectuada por el Instituto. En esa fecha aparece sin valoración la aportación de la flota procedente de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales y quedó diferido hasta nuevo acuerdo de la junta general el desembolso pendiente del capital escriturado.

A partir de ese momento, Elcano comenzó sus actividades en dos vertientes claramente definidas: la construcción naval y la empresa naviera. En el primer apartado inició los estudios y los proyectos para la construcción de tres nuevas factorías en Barcelona, Sevilla y Valencia, mientras que su actividad naviera comenzó con la incorporación de los siete buques de procedencia alemana adquiridos por el Consejo Técnico de la Marina Mercante antes de la constitución de la Empresa.<sup>52</sup>

Elcano comenzó el acopio de materiales, las gestiones para la adquisición de la maquinaria y las consultas técnicas referidas a la construcción de los 18 buques contratados por el citado Consejo. Pese a su posición privilegiada, todo ese empeño encontró serios obstáculos debido a la escasez y restricciones derivadas de la Segunda Guerra Mundial, y tanto el carbón como el acero fueron claramente insuficientes durante varios años, lo que dificultó el desarrollo del programa y el cumplimiento de los plazos de entrega.

<sup>52</sup> En septiembre de 1942, y siguiendo instrucciones del Gobierno, el INI autorizó la compra de los buques citados, que fueron abanderados con los nombres de *Ría de Vigo*, *Ría de El Ferrol*, *Ría de Camariñas*, *Ría de Ares*, *Ría de Corme*, *Ría de Pontevedra* y *Ría de Muros*. Sumaban 14.392 TRB y pasaron a manos de la Gerencia. Además, Alemania entregó a España, en compensación por las pérdidas reconocidas, el buque *Corrientes (Monte Moncayo)*; Italia correspondió con los buques *Madda (Monte Nafarrate)* y *Trovatore (Cabo del Agua, luego Castillo Manzanares)*, refugiados en puertos españoles. Elcano gestionó la compra del velero *Romö (Estrella Polar)*; CAMPSA, el petrolero *Katrine Maersk (Campana)* y CEPSA los petroleros *Telena (Gerona)* y *Pagao (Zaragoza)*.

El programa naval que proponía Elcano tenía unas marcadas influencias militares, puesto que sus objetivos iniciales eran más estratégicos que económicos. Además de la colaboración de oficiales de la Armada designados por el Ministerio de Marina, resultó decisiva la visita que una comisión presidida por Jesús Alfaro –de la que también formaban parte técnicos y directivos del INI–, realizó durante los meses de mayo y junio de 1943 a varios astilleros y talleres de maquinaria naval en Alemania, Suiza y los países escandinavos.

La llamada *comisión Alfaro* se entrevistó con miembros del Almirantazgo alemán y visitó astilleros de Hamburgo, Bremen, Kiel, Copenhague y Gotemburgo, donde conoció la aplicación de los principios de normalización y estandarización de la construcción naval. También firmó varios contratos de asistencia y colaboración técnica para el diseño y construcción de trasatlánticos con Blohm & Voss, de Hamburgo; petroleros, con Burmeister & Wain; adquirió algunas licencias de fabricación de maquinaria y compró máquinas herramientas y equipos propulsores.<sup>53</sup>

Por lo que se refiere a la actividad naviera, y según lo previsto en el decreto de 18 de junio de 1943, el 1 de julio siguiente se hizo efectivo el traspaso de todos los activos, pasivos y flota de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales a la Empresa Nacional Elcano, cuya constitución aún no se había formalizado: 43 buques que sumaban 89.357 TRB y 140.930 TPM. A partir de entonces, Elcano se ocupó de la administración de dicha flota, así como del personal procedente de la Gerencia, que quedó disuelta. A la cita faltaron dos barcos cuyo traspaso era inminente: *Castillo Montealegre*, arrendado a Compañía Trasmediterránea y atacado y hundido el 8 de abril de 1943 en aguas del golfo de Guinea y *Castillo Jarandilla*, el 28 de junio de 1944, en el puerto de Melilla.

De los *castillos* que pasaron a la titularidad de Elcano, 16 buques fueron directamente administrados por la Empresa y el resto, debido a la situación del mercado de fletes, continuaron en régimen de alquiler enarbolando las contraseñas de otros armadores, para los cuales, pese a la antigüedad de los barcos, suponía la continuidad de su existencia. El 16 de septiembre del citado año se produjo la primera baja de la flota de Elcano, después de que un incendio destruyera el buque *Castillo Valldemosa* en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde cargaba bidones de gasolina.

Trasmediterránea, que había perdido once buques durante la guerra civil, alquiló cinco *castillos* durante una larga temporada mediante el abono de un 11% anual del valor de cada buque.<sup>54</sup> Entonces enarbolaron el gallardete de la Compañía los buques *Castillo Andrade*, *Castillo Maqueda*, *Castillo Montealegre*, *Castillo Simancas* y *Castillo Villafranca*, que sería rebautizado *Castillo Aulencia* en 1950, para evitar confusiones con el buque *Villafranca*, tipo A, de nueva construcción.

La rigidez de la política naval y, sobre todo, la dureza del sistema de arriendo, resultó ampliamente cuestionado por los navieros afectados, puesto que éstos entendían que debían haber sido indemnizados con la propiedad de las presas a cambio de los barcos que habían perdido durante la guerra. La valoración total de la flota de Elcano ascendía a 34.642.500 pesetas, cifra que refleja las inversiones realizadas para el refloreamiento de los buques y su puesta en servicio, y no el valor de su construcción.<sup>55</sup>

Elcano empezó a proyectar la contratación de las unidades de la segunda fase del Plan de Nuevas Construcciones, acompañado de un crédito de 80 millones de pesetas, con lo que trataba, fundamentalmente, de asegurar el cumplimiento de la cartera de trabajo de los astilleros nacionales. La

---

<sup>53</sup> VALDALISO, Jesús (1998). *La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J.A. Suanzes*, p 36, Fundación Empresa Pública, Madrid.

<sup>54</sup> ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (2000). “Marina Mercante”. *Historia de las cuatro marinas españolas*, p. 203, Tomo II, ed. Sílex, Madrid.

<sup>55</sup> CERVERA PERY, *ibídem*, p. 138.

experiencia de la Segunda Guerra Mundial puso a prueba durante cinco largos años el ingente esfuerzo de la Marina mercante española, demostrando así su tenacidad y capacidad de actuación. Los viejos *castillos* de Elcano y otros barcos de las flotas de Trasmediterránea, Aznar e Ibarra, realizaron viajes constantes al Atlántico sur y a la costa este de EE.UU. en busca de cargas de cereales.

Las motonaves de la serie A de Aznar, así como algunos de los mejores barcos de Trasmediterránea, cubrieron las líneas de Argentina, Venezuela y el Caribe, y los segundos, además de algunos viajes excepcionales que hemos detallado, las líneas de soberanía nacional, de vital importancia para la cohesión social de la época. Los petroleros de altura de CAMPSA, así como el viejo *Gobeo* y los reconstruidos *Gerona* y *Zaragoza*, de CEPSA, cruzaron el Atlántico y viajaron al Golfo Pérsico en busca de petróleo crudo y fueron huéspedes asiduos del puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde en diciembre 1930 sería inaugurada la primera refinería moderna del país.<sup>56</sup>

## 8.7 EL PLAN DE NUEVAS CONSTRUCCIONES DE LA EMPRESA NACIONAL ELCANO

Recién estrenado 1948, la Empresa Nacional Elcano tenía en explotación una flota variopinta compuesta por 39 buques que sumaban 128.790 TPM. De ellos, 26 eran vapores<sup>57</sup>, dos tenían propulsión diésel<sup>58</sup>, seis buques para servicios especiales<sup>59</sup> y cinco pesqueros y auxiliares.<sup>60</sup> En ese mismo año, Elcano tenía a flote, en grada o en fase de acopio de materiales, un total de 21 buques correspondientes a la primera fase del Plan de Nuevas Construcciones, que sumaban 93.100 TPM, y pendientes de contrato tenía aprobados otros 24 buques, que aportaban 126.000 TPM.

La Revista de Información de la Empresa Nacional Elcano, órgano oficial de la citada empresa pública, resalta que “sigue sus actividades ininterrumpidamente, al mayor ritmo posible, venciendo obstáculos y resolviendo todas las dificultades que las actuales circunstancias presentan. La máxima preocupación, en lo que pone su mayor cuidado, a lo que dedica todos sus desvelos, es al desarrollo de sus programas de construcciones navales, para que estas no experimenten excesiva demora, ni en su iniciación ni en su subsiguiente ejecución”.

El editorial de la citada publicación insiste en que “afrenta con tenacidad, con un continuado esfuerzo, el problema de la escasez de material siderúrgico para las obras emprendidas, y superando dilaciones atiende, con la debida proporcionalidad, las necesidades del desenvolvimiento normal de cada construcción, para que en el menor plazo posible, sin repercusiones desfavorables cuantitativas en el nuevo tonelaje que nuestra Marina mercante necesita, incrementar en un plazo relativamente corto el que hace falta para que España llegue a ocupar el puesto que le corresponde en la concurrencia del mercado internacional”.<sup>61</sup>

En enero de 1948 se procedió a la entrega en Baltimore del buque *La Ceiba*, resultado de la transformación de la ex corbeta *Arvida*, de la clase *Flower*.<sup>62</sup> En marzo fueron reflatados los buques *Castillo Montjuich*<sup>63</sup> y *Ría de Corme* y se decidió su reparación. Asimismo, en dicho año se formalizó

<sup>56</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, pp. 269-273, Empresa Naviera Elcano, Madrid.

<sup>57</sup> Se refiere a 25 buques bautizados con nombres de “castillos” más el vapor *Ría de Corme*.

<sup>58</sup> Se trataba de los buques *Castillo Maqueda* y *Castillo Villafranca*, que habían sido apresados a la flota mercante de la URSS.

<sup>59</sup> Corresponde a los buques *Antártico* (frigorífico), *Ártico* (factoría-pesquero), *Castillo Olmedo* (cablero), *La Ceiba* (carga refrigerada), *Cruz del Sur* y *Estrella Polar* (motoveleros para prácticas de Náutica).

<sup>60</sup> *Foca* y *Morsa* (barcazas de desembarco LCT) y *Lubina*, *Castillo Almodóvar* y *Virgen de la Guía* (pesqueros).

<sup>61</sup> *Revista de Información...*, Año III, nº 21, p. 2, enero de 1950.

<sup>62</sup> *Revista de Información de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante*, pp.10-11, nº 1, mayo de 1948.

<sup>63</sup> *Revista de Información...*, *op. cit.* pp. 12-13 y p. 8 nº 2, junio 1948. El buque *Castillo Montjuich* embarrancó el 27 de noviembre de 1947 en el puerto de Gijón, mientras maniobraba en condiciones meteorológicas adversas.

el contrato con la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones para el arriendo del vapor cablero *Castillo Olmedo*. Elcano, en unión del INI, participó en la constitución de la Empresa Nacional Radio Marítima, la Empresa Nacional Torres Quevedo y Marconi Española, con el 25% del capital en cada una de ellas, lo cual permitiría, además de la nacionalización de esta clase de servicios, la modernización y unificación de las instalaciones radioeléctricas de la flota.

En 1948 fueron entregados los tres primeros buques del Plan de Nuevas Construcciones. En abril se publicó el primer número de la *Revista de Información* de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, importante fuente documental para nuestra investigación. A mediados del citado mes entró en servicio el buque *Monte Urbasa*<sup>64</sup> (C-5), en julio el vapor frutero *Villafranca*<sup>65</sup> (A-1) y en septiembre el buque mixto *Explorador Iradier*<sup>66</sup> (D-1).

Estos hitos supusieron el punto de partida de los objetivos marcados por Elcano. A partir de entonces, las botaduras y las entregas oficiales se convirtieron en éxitos de la política industrial del Gobierno. En aquel año funcionaban a pleno rendimiento las seis delegaciones que Elcano tenía abiertas en otros tantos puntos estratégicos del país: Bilbao, para la inspección de buques en los astilleros de Sestao y Euskalduna; Cádiz, con la misma finalidad en los astilleros de Matagorda y Echevarrieta y Larrinaga; Valencia, para seguir la evolución de las obras de la fábrica de motores de Manises y los contratos firmados con el astillero Unión Naval de Levante; Sevilla, donde se inspeccionaban las obras del nuevo astillero situado a orillas del río Guadalquivir; Gijón, como puerto principal en el tráfico carbonero de la cuenca asturiana; y Barcelona, convertido en un importante nudo de comunicaciones marítimas del Mediterráneo y donde también se proyectaba la construcción de un astillero.

En el caso de los buques del tipo C, la realidad era que Naviera Aznar había encargado cuatro unidades mixtas en 1941 y 1942, dos a La Naval y dos a Euskalduna y en diciembre del último año citado, con la información suministrada al INI por los astilleros privados, Elcano hacía lo mismo para igual número de buques y similares características. Precisa Valdalisio que “la decisión inicial de hacerse con algunos de los buques ordenados por Naviera Aznar no partió de Elcano, sino del propio gobierno”,<sup>67</sup> debido a que el convenio comercial que el Gobierno español había firmado con Argentina estipulaba la entrega de dos buques similares a los contratados por Naviera Aznar y el INI en los astilleros citados.

En noviembre de 1943, la Subsecretaría de la Marina Mercante comunicó al presidente del INI que había acordado la cesión de los buques *Monte Urbasa* y *Monte Urquiola*, en fase más avanzada en el astillero de La Naval, en el que también se fabricaban los motores principales, para que Elcano se hiciera con su propiedad y procediera a continuación a venderlos al gobierno de Argentina. La operación se paralizó en el primer semestre de 1944 debido al retraso en la entrega e instalación de los equipos propulsores, lo que no impediría que Elcano se hiciera con ellos más tarde.

Ante la imposibilidad de conseguir motores, Naviera Aznar cedió en julio de 1944 a Elcano los dos buques contratados en La Naval; luego, enterada ésta de que ENE había conseguido las licencias de importación para los buques que tenía contratados, a finales de 1946 solicitó que le cediera la entrega

---

<sup>64</sup> *Monasterio de El Escorial* sobre el proyecto del Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano. En las pruebas de mar alcanzó una velocidad de 18,6 nudos, propulsado por un motor Sulzer, fabricado bajo licencia, de 7.300 BHP (*brake horse power*) sobre un eje. El 15 de noviembre de 1948 hizo un viaje de pruebas a Rouen, Amberes y Burdeos,

<sup>65</sup> Del tipo A encontramos una amplia descripción en “Buques de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante. Buques en construcción: fruteros tipo A serie Villas”, en *Revista de Información*, p. 11, nº 2, junio 1948.

<sup>66</sup> Una amplia descripción del tipo D está publicada en “Los buques de nueva construcción de la Empresa Nacional Elcano. Buques a motor, mixtos de carga y pasaje, tipo D, *Explorador Iradier* y *Conde de Argelejo*”. *Revista de Información...*, pp. 242-245, julio 1950.

<sup>67</sup> VALDALISO GAGO, Jesús (1998). *La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J.A. Suanzes*. Documento de trabajo, pp. 81-82, Fundación Empresa Pública.



de un motor para su instalación en el buque *Monte Urquiola*, a lo que el INI se negó; pero Aznar movió sus hilos ante el Ministerio de Industria y Comercio y en junio de 1947 consiguió el motor destinado al *Monte Udala* y, al mismo tiempo, quiso recuperar uno de los buques cedidos a ENE, lo que finalmente consiguió, aunque a unos precios muy superiores, pues de los 30,5 millones del *Monte Urbasa* y 34,45 millones del *Monte Urquiola*, la realidad fue que abonaría 62 millones de pesetas por cada uno. Además, el coste del *Monte Urbasa* superó en 24 millones de pesetas al de su gemelo *Monte Udala*, construido al mismo tiempo en Euskalduna. De modo que la operación fue muy provechosa para Elcano y muy gravosa para Naviera Aznar.<sup>68</sup>

### 8.7.1 SEGUNDA FASE DEL PLAN DE ENE

La segunda fase del Plan de Nuevas Construcciones sería aprobada en un consejo de ministros celebrado los días 6 y 7 de junio de 1949 en Barcelona. Previamente se había adelantado su contenido: dos trasatlánticos tipo E<sup>69</sup> de 19.000 TRB para las líneas de América del Sur, dos trasatlánticos tipo F<sup>70</sup> para las líneas de América del Norte, dos petroleros tipo G<sup>71</sup> de 14.000 TPM, dos buques tipo K de 2.500 TRB para las líneas de Baleares, dos buques tipo L<sup>72</sup> de 1.900 TRB para los servicios intercoloniales de África Occidental, cuatro buques tipo O, motoveleros de 500 TPM para prácticas de alumnos de Náutica y dos buques de línea tipo R de 4.000 TPM cada uno.

Al finalizar dicho año había contratados o en construcción un total de 18 buques, que aseguraban la carga de trabajo en los astilleros mencionados, así como en los de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena e Hijos de J. Barreras en Vigo, donde también serían contratados algunos de los buques previstos en la segunda fase del citado Plan, caso de los buques del tipo L. A comienzos de junio, coincidiendo con la botadura del petrolero *Aruba*<sup>73</sup> (J-1), se inauguró el taller de fundición de la factoría de motores de Manises. En el segundo semestre entraron en servicio los buques *Conde de Argelejo*<sup>74</sup> (D-2), que sería arrendado a Compañía Trasatlántica para la línea de Centroamérica; *Villanueva*<sup>75</sup> (A-2) y *Monte Urquiola*<sup>76</sup> (C-6), vendido a Naviera Aznar para cubrir la línea de Sudamérica.

Es de señalar que, además de la incorporación de las nuevas construcciones, también fueron abandonados varios buques de procedencia militar, caso de dos corbetas de la clase *Flower*, que fueron transformados en mercantes en el astillero de Cartagena.<sup>77</sup> Por cuenta del INI y con la mediación de Elcano se compraron ocho barcasas tipo LCT<sup>78</sup>, que fueron remolcadas a Bilbao para su varada y reconocimiento, ejecutando después obras de mejora para su empleo como elementos auxiliares al servicio de IPASA,

<sup>68</sup> *Ibidem*, p. 86.

<sup>69</sup> Una breve descripción de este tipo, que no llegaría a construirse, lo encontramos en *Revista de Información...*, nº 7, p. 9, noviembre de 1948.

<sup>70</sup> En relación a este tipo nonato, tenemos una breve descripción en *Revista de Información...*, p. 11, marzo de 1949.

<sup>71</sup> Para más detalles, véase: *Revista de Información...*, nº 8, p.11, diciembre de 1948.

<sup>72</sup> Las principales características de los buques del tipo L, en *Revista de Información...* p. 9, febrero de 1949.

<sup>73</sup> El 2 de junio de 1949 se procedió a la botadura de este buque, que entonces había sido vendido a CAMPSA, con pacto de dominio de reserva, mediante contrato firmado el 22 de junio de 1948. “Su armamento está muy adelantado y muy pronto será dado de alta y habrá una unidad más de nuestro programa de construcciones que pasará a incrementar la flota mercante, haciendo el número 7 de las que ya están surcando los mares”. (*Revista de Información...*, *op. cit.* p. 2). Una descripción de sus características principales la encontramos en *Revista de Información...*, p. 9, septiembre de 1948.

<sup>74</sup> El 30 de mayo de 1949 realizó las pruebas de mar oficiales en aguas de Valencia y el 4 de junio siguiente sería arrendado a Trasatlántica.

<sup>75</sup> El 20 de octubre de 1949 verificó las pruebas de mar oficiales en aguas de Cádiz. El día 30 del citado mes zarpó en viaje a Valencia y el 8 de noviembre siguiente se estrenó en su primer viaje comercial con un cargamento de fruta para Liverpool.

<sup>76</sup> Una amplia descripción del tipo C la encontramos en “Los buques de nueva construcción de la Empresa Nacional Elcano. Buques mixtos de carga y pasaje, tipo C, serie *Monasterios*”. En *Revista de Información...* pp. 174-176, mayo 1950. Un segundo reportaje sobre el mismo tipo reformado, referido a los buques destinados a Trasatlántica, en *Revista de Información...*, p. 210, junio de 1950.

<sup>77</sup> *Revista de Información...*, pp. 4-6, junio de 1948.

<sup>78</sup> Una descripción de estas embarcaciones, en *Revista de Información...*, pp. 248-249, julio de 1950.

con la finalidad de facilitar las operaciones de carga y/o descarga en la colonia de Guinea. Por lo que se refiere al vapor *Ría de Corme*, después de evaluar la inviabilidad y el elevado coste de su reconstrucción, se vendió para desguace.

A 31 de diciembre de 1949, Elcano tenía 38 buques que sumaban 96.053 TRB y 137.311 TPM. La flota atendió servicios oficiales, principalmente el transporte de carbón en régimen de cabotaje y los de mayor tonelaje contribuyeron al comercio de exportación e importación en viajes trasatlánticos. El total de millas navegadas fue de 677.708 y la carga transportada de 1.019.263 toneladas, obteniendo un sobordo bruto de 41.476.464,14 pesetas en los buques explotados directamente y de 26.541.455,65 pesetas por alquiler de los buques arrendados.<sup>79</sup>

La publicación del decreto-ley de 4 de enero de 1950 concentraba los beneficios fiscales concedidos a Elcano por su carácter de entidad de “interés nacional”, lo que suponía un alivio importante en cargas e impuestos. En otro decreto-ley, de 3 de octubre del citado año, se resolvieron de manera satisfactoria los problemas que se habían planteado en torno al crédito naval, cifrado en 1.756 millones de pesetas para el trienio 1950-1952, elemento de vital importancia para el cumplimiento de los objetivos trazados. De esa cantidad, Elcano tenía asignados 1.275 millones de pesetas.

En los meses de abril y junio de 1950 entraron en servicio dos buques fruteros del tipo A y se vendieron los buques *Castillo Simancas* y *Castillo Tarifa*, que estaban necesitados de importantes reparaciones. Para la venta de estas unidades se anunció el oportuno concurso y, con el fin de que no disminuyese el tonelaje nacional disponible, se estipuló, como condición indispensable para la operación, la obligación que tenían los compradores de repararlos y mantenerlos en servicio.

En 1950 también se incorporó el buque frigorífico *Ártico*<sup>80</sup>, después de haber sido sometido a una notable reparación en la factoría de La Naval en Sestao. Fondeado en la bahía del Galgo, realizó varias campañas en unión de las barcas *Sarga*, ex LCT 2.186 y *Argut*, ex LCT 2.051, como unidades auxiliares pertenecientes a la flota de Industrias Pesqueras Africanas (IPASA).<sup>81</sup> El pesquero *Lubina*, que estaba arrendado, se perdió por naufragio sin que se produjesen víctimas. Con estas variaciones, a 31 de diciembre de 1950, la flota de Elcano estaba constituida por 37 buques que sumaban 93.809 TRB y 131.712 TPM y estaban en construcción o contratadas otras 18 unidades.

En 1951 el panorama resultaba más alentador. En aquel año aumentó el suministro de acero naval, lo que permitió avanzar considerablemente en las construcciones contratadas, así como alcanzar un mejor rendimiento de trabajo en los diferentes astilleros. A comienzos de año, siguiendo instrucciones de Gobierno, el petrolero *Aruba* (J-1) se vendió a Petróleos de México (PEMEX), siendo rebautizado *Presidente Alemán*.<sup>82</sup>

En este año también finalizaron las obras de transformación del buque frigorífico *Antártico*, que no era otro que el antiguo *Castillo Andrade*, reconstruido tras el accidente sufrido en enero de 1944 en la ría de Vigo. Remolcado a Bilbao, en el astillero de la Sociedad Española de Construcción Naval sería dotado de dos bodegas refrigeradas, con una capacidad de 3.980 metros cúbicos, para el transporte de productos cárnicos procedentes de la República Argentina y dos de carga seca, así como la modificación de la proa e instalación de un nuevo motor diésel MAN de 2.200 caballos, que anteriormente había

---

<sup>79</sup> *Revista de Información...*, p. 178, mayo 1950.

<sup>80</sup> Para más detalles de sus características técnicas e instalación frigorífica, véase el artículo titulado “El buque *Ártico*, factoría de pesca”, en *Revista de Información...* año III, nº 23, pp. 90-92, marzo de 1950.

<sup>81</sup> Sociedad fundada el 30 de septiembre de 1947, por decreto de Presidencia del Gobierno.

<sup>82</sup> *Revista de Información...* “El petrolero *Presidente Alemán*, antes *Aruba*, nuevo buque del programa de construcción de la Empresa Nacional Elcano”, pp. 318-320, septiembre de 1950. En su viaje de entrega hizo escalas en Santa Cruz de Tenerife y La Habana tripulado por personal de Elcano.

pertenecido al buque *Ciudad de Málaga* y había sido recorrido en los talleres de La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona.<sup>83</sup>

La gran reparación y transformación del buque *Castillo Montjuich* en el astillero de la Empresa Nacional Bazán, en Ferrol, fue uno de los acontecimientos importantes de la recién estrenada década de los cincuenta. En este año hubo que lamentar las bajas de los vapores *Castillo Moncada*, que embarrancó en marzo en la costa sur de Portugal y en agosto el naufragio del buque *Castillo Guadalest*, en viaje de Bilbao a Boston; en ninguno de los dos casos se produjeron pérdidas de vidas humanas.

La Subsecretaría de la Marina Mercante entregó a Elcano para su reparación el buque *Cabo del Agua*, que había sido transferido a Ybarra en concepto de daños de guerra. Los resultados de su explotación se destinaron a compensar las pérdidas de buques españoles ocurridas durante la Segunda Guerra Mundial, en este caso imputable a Italia a cuenta del hundimiento del buque *Castillo Oropesa*.

En junio de 1951 se produjo la segunda exportación de buques del Plan de Nuevas Construcciones. Los vapores fruteros *Villagarcía* (A-7) y *Villaviciosa*<sup>84</sup> (A-8) fueron vendidos a la compañía portuguesa Carregadores Açorianos, rebautizados *Lagoa* y *Sete Cidades* y dedicados a la línea frutera entre Azores e Inglaterra. En abril se había cerrado el concurso de venta del buque *Castillo Madrigal*, en el que también había sido incluido el buque *Castillo Moncada*, que no pudo ser adjudicado debido a su pérdida un mes antes.

### 8.7.2 EL DESPEGUE DE LA FLOTA PETROLERA

Elcano contrató con la Empresa Nacional Bazán la construcción de dos petroleros rápidos a motor del tipo G<sup>85</sup> y dos madereros a vapor del tipo S, distribuidos en las gradas de Ferrol y San Fernando y decidió suspender la construcción de los dos últimos fruteros del tipo A, contratados en el astillero Echevarrieta y Larrinaga, debido al gran retraso que sufría el comienzo de los trabajos, por diversas causas aunque especialmente imputable a los daños ocasionados tras la explosión de 1947.

En 1952 se celebró el décimo aniversario de la fundación de la Empresa Nacional Elcano y obtuvo los mejores resultados y los mayores beneficios hasta ese momento. Esta circunstancia era consecuencia del mayor ritmo de trabajo en los astilleros y el aumento de las ventas de unidades del Plan de Nuevas Construcciones, pues de vender un solo buque en 1950, pasó a cinco en 1951 y a siete en 1952. Año intenso éste con la entrega de nuevas unidades: *Monte Ulía*, en marzo; *Victoria*<sup>86</sup> (H-1), primer transbordador destinado a las líneas del Estrecho, en junio y *Villacastín* (A-4), en julio.

En relación al buque *Victoria*, Elcano destaca que se había dado solución a un problema de importancia, considerando sus antecedentes, ya que en el proyecto de estos transbordadores se había puesto especial atención a la habilitación de los salones para pasajeros, disponiendo incluso de algunos camarotes para personas enfermas o que se mareaban con facilidad, contemplando también la capacidad para transportar vagones de ferrocarril.

<sup>83</sup> *Revista...* “Obras de transformación del buque frigorífico *Antártico*”, pp. 247-247, julio 1950. Véase también el artículo titulado “El buque para carga refrigerada *Antártico*, ex *Castillo Andrade*”, en *Ingeniería Naval*, agosto 1951, pp. 329-332.

<sup>84</sup> Ambos buques fueron botados el mismo día, 25 de febrero de 1948, en el astillero de la Sociedad Española de Construcción Naval en Matagorda (Cádiz). El 1 de junio de 1950 el buque *Villaviciosa* realizó las pruebas de mar en aguas del Cantábrico. El día 6 fue entregado en arriendo a COFRUNA y ese mismo día salió para Londres en su viaje inaugural.

<sup>85</sup> En fecha 30 de julio y 2 de agosto de 1949 se firmaron los contratos de fabricación de los equipos motores de los buques G-1, G-2 y E-1 con la firma Burmeister & Wain, de Copenhague y Sulzer, de Winthertur, respectivamente.

<sup>86</sup> Una descripción de las principales características de los buques del tipo H la encontramos en *Revista de Información...*, p. 13, octubre de 1948.

La Compañía Marítima Frutera, de Cádiz, adquirió dos vapores del tipo A y se cedieron en arriendo a Compañía Trasatlántica los buques *Explorador Iradier* (D-1) y *Conde de Argelejo* (D-2) para cubrir la línea de Venezuela, Centroamérica y el Caribe. Adquiridos en propiedad en ese mismo año, serían rebautizados *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*, respectivamente.

En este año triunfal para la Empresa Nacional Elcano fueron contratados seis nuevos buques, dos del tipo K para los servicios de Baleares y los cuatro primeros petroleros del tipo T, con lo que la cartera de pedidos y en construcción era de 22 buques. A 31 de diciembre, la flota de ENE se componía de 31 unidades que sumaban 72.419 TRB y 99.752 TPM.

De modo que el avance de la industria naval contribuyó de manera destacada a los beneficios de Elcano. La mayor disponibilidad de chapa naval ayudó a reducir los plazos de entrega de los buques contratados, pues el Gobierno, consciente de la importancia del momento, autorizó la importación de material fundido mientras la Empresa Siderúrgica Nacional, de Avilés, no pudiera satisfacer la demanda.<sup>87</sup>

Los buenos resultados de Elcano se mantuvieron en los años siguientes con la intensificación del Plan de Nuevas Construcciones y la plena actividad de las nuevas factorías de Sevilla y Manises, consideradas de especial importancia para el cumplimiento del programa propuesto.

En 1953 fue nombrado presidente del consejo de administración Jesús Alfaro Fournier, que había ostentado el cargo de manera interina desde 1947 en su condición de vicepresidente. Al cierre del ejercicio, la flota de ENE se había incrementado con siete nuevos buques: *Torremolinos* (B-1), en febrero, primero de la serie Torres<sup>88</sup>, que fue exportado a Chile; *Guadalupe* (C-2), *Virgen de África* (H-2) y *Villablanca* (A-5), en abril; *La Rioja*<sup>89</sup> (R-1), en julio; *Covadonga* (C-3) y *Villamartín* (A-6), en agosto; y se firmaron las órdenes de construcción de dos buques de línea del tipo Y. La flota de Elcano se incrementó, además, con la devolución del buque *Ártico*, procedente de IPASA y por lo que se refiere a los viejos “castillos”, fueron vendidos a armadores del Cantábrico los buques *Castillo Butrón* y *Castillo Gibralfaro*.

En 1954 se entregaron cuatro nuevas unidades: *La Mancha* (R-2), en febrero; *Almirante F. Moreno* (G-1), en marzo, que sería arrendado a REPESA para la importación de crudo de Sidón; *Huesca*<sup>90</sup> (L-1), en junio, que se estrenó con unos cruceros turísticos y después pasó a cubrir la línea Alicante-Orán, entonces de gran interés político y ajena al contrato del Estado que cubría Trasmediterránea; y *Torrelaguna* (B-2), en septiembre, que se vendió a la Marina de Guerra para su transformación en transporte militar rebautizado con el nombre de *Almirante Lobo*. Asimismo, entró en servicio el buque *Castillo Manzanares*, tras su reconstrucción en el astillero de Sevilla.

Es de destacar el conflicto surgido entre Elcano y Trasmediterránea a propósito de la adquisición de dos buques del tipo H del Plan de Nuevas Construcciones, destinados al tráfico del Estrecho y las presiones ejercidas desde la Subsecretaría de la Marina Mercante para que adquiriese también los dos buques del tipo K, previstos para el tráfico Península-Baleares y los dos del tipo L, proyectados para servicios

---

<sup>87</sup> El precio del material en el extranjero sufrió una caída importante, así como una reducción del 90% en los derechos arancelarios. Ello permitió importar acero procedente de Francia, Bélgica e Italia. Desde EE.UU. llegó la primera partida de chapa naval comprada a cargo del crédito que había concedido el Export Import Bank. En 1953, incluso, se compraron partidas en Japón.

<sup>88</sup> Para más detalles de sus características técnicas, véase el artículo titulado “Los buques de nueva construcción de la Empresa Nacional Elcano. Buques de carga tipo B, serie Torres”, en *Revista...* año III, nº 24, pp. 134-136, abril 1950.

<sup>89</sup> El contrato para la construcción de los dos buques del tipo R se firmó el 4 de febrero de 1949 con la Empresa Nacional Bazán y fueron adjudicados al astillero de Cartagena. Una descripción de sus principales características, en *Revista de Información...*, p. 15, julio de 1949.

<sup>90</sup> El 3 de agosto de 1949 se firmó el contrato para la construcción de dos buques del tipo L con el astillero Hijos de J. Barreras, en Vigo.

coloniales y luego readaptados. La propuesta económica y de gestión que Elcano presentó a Trasmediterránea en octubre de 1954 rayó contraria a los intereses de ésta y no hubo acuerdo, por lo que el Consejo de Ministros, en marzo de 1955, nombró a una comisión interministerial para que asesorase al Gobierno sobre el precio que debía aplicarse al lote de los seis buques.

Esta medida de presión de la Subsecretaría colisionó con el criterio de Suanzes, que ordenó a Elcano que cualquier información que le fuera solicitada tendría que tener su autorización expresa. El asunto subió de tono hasta el punto de intervenir Carrero Blanco y aunque la situación no se desbloqueó, el Consejo de Ministros de 22 de abril, a propuesta del ministro de Comercio, ordenó que Elcano entregase de manera inmediata a Trasmediterránea cuatro buques que ya estaban construidos, al margen de los precios de cada uno de ellos, que serían fijados por la citada comisión, que fueron sensiblemente inferiores a los pretendidos por Elcano.<sup>91</sup> Suanzes se revolvió contra la decisión de Carrero y presentó su dimisión, cosa que ya había hecho en ocasiones anteriores, aunque no le sería aceptada, pues como afirma Ballester, “era evidente que el futuro del INI habría de seguir dependiendo en gran medida de la capacidad de Suanzes para mantenerlo como un organismo excepcional, siendo el propio Franco el único capacitado para establecer las directrices de su actuación”.<sup>92</sup>

### 8.7.3 MAYOR DEMANDA DE NUEVOS BUQUES

La cartera de pedidos del Plan de Nuevas Construcciones se amplió con la contratación de cuatro buques fruteros del tipo V, asignados al astillero sevillano y se vendió a su arrendatario el vapor *Castillo Daroca*, así como el transporte rápido *La Ceiba*, con lo que la flota de Elcano, al finalizar el año, estaba compuesta por 36 buques que sumaban 99.886 TRB y 134.393 TPM. Del total de unidades, 12 correspondían a unidades entregadas del Plan y otros 19 estaban contratados o en fase de acopio y construcción.

El año 1955 se caracterizó por una explotación muy favorable de la flota en servicio, consecuencia de la buena coyuntura de los fletes, una actividad creciente en la terminación de los buques del Plan de Nuevas Construcciones y una intensificación en la política de venta de barcos viejos a armadores privados. Las entregas en este año comenzaron con el petrolero *Almirante M. Vierna* (G-2), en enero; *Playa de Formentor*<sup>93</sup> (K-1), para los servicios de Baleares, en febrero; *Teruel* (L-2), en marzo; los madereros *Okume* (S-1), en abril y *Ukola* (S-2), en noviembre y el petrolero *Puertollano* (T-3), también en dicho mes. Este buque era, entonces, el mayor de la flota mercante española.

Los petroleros se fletaron a REPESA para el suministro de la refinería de Cartagena, mientras que los buques madereros pasaron a formar parte de la flota de Elcano realizando viajes a Guinea española para cargar trozas de madera, minerales y otros cargamentos a granel. Los buques de pasaje *Teruel* y *Playa de Formentor* fueron vendidos a Trasmediterránea y rebautizados *Ciudad de Teruel* y *Ciudad de Barcelona*, respectivamente. De la vieja flota se enajenaron mediante concurso los buques *Castillo Fuensaldaña*, *Castillo Ampudia* y *Castillo Riaza* y por gestión directa el pesquero *Castillo Almodóvar*.<sup>94</sup>

Con estos movimientos, a 31 de diciembre la flota estaba formada por 33 unidades que sumaban 114.480 TRB y 162.964 TPM. Elcano tenía en arriendo ocho buques, entre ellos los gemelos *La Mancha* y *La*

<sup>91</sup> BALLESTERO, *ibidem*, p. 336.

<sup>92</sup> *Ibidem*, p. 337.

<sup>93</sup> En la misma fecha citada, 13 de agosto de 1949, se firmó el contrato con La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, para la fabricación de los motores principales de los dos buques del tipo K, correspondientes a la tercera fase del Plan de Nuevas Construcciones. (*Revista de Información*, *op. cit.*, p. 3)

<sup>94</sup> EMPRESA NACIONAL ELCANO DE LA MARINA MERCANTE (1955), *Memoria*, p. 20.

Rioja, con pago en dólares, pues estaban fletados a Flota Mercante Grancolombiana en la línea Colombia-EE.UU.-Canadá por el Atlántico y, vía canal de Panamá, por el Pacífico.

Por lo que se refiere al Plan de Nuevas Construcciones, Elcano contrató 14 nuevos buques correspondientes a los tipos M, N, Q, T, V e YC. El ejercicio, en consecuencia, fue decisivo para la explotación de las factorías. El astillero de Sevilla construyó sus cinco primeros buques y finalizó el año con una cartera de 26 pedidos. La factoría de Manises obtuvo el contrato de licencia para la fabricación de motores diésel de la patente sueca Götaverken.

El ejercicio de Elcano en 1956 se caracterizó por una gran demanda de buques –la mayoría de los cuales se encontraban en avanzado estado de construcción– por parte de las compañías privadas, lo que permitió a Elcano avanzar con mayor firmeza en su política de ventas de unidades correspondientes al Plan de Nuevas Construcciones. En este año se entregaron seis buques: *Playa de Palmanova* (K-2) y *Ciudad de Toledo* (C-6), en enero; *Escatrón* (T-1), en febrero; *Puentes de García Rodríguez* (T-4), en septiembre, siendo ambos fletados a REPESA; y los buques fruteros *Astene I* (Q-1) y *Astene II* (Q-2), en julio y octubre del citado año, siendo ambos los primeros buques mayores de mil toneladas de peso muerto construidos en el astillero de Sevilla. La factoría se inauguró oficialmente el 23 de abril, fecha de la botadura del buque frutero *Torres de Cuarte* (V-1).

En 1957, cuando Elcano cumplió 15 años, se vivió un año récord en botaduras y entrada en servicio de nuevas unidades, así como en venta de buques nuevos y de segunda mano a otras compañías. Los nueve buques entregados entonces sumaban 53.763 TRB y 76.900 TPM, es decir, más del 50% de los buques terminados en el mismo periodo por los astilleros españoles, lo que proporciona una idea del protagonismo de Elcano en la renovación de la flota mercante nacional.

El año comenzó con la entrega del buque *Mar Tirreno* (Y-1), en enero; *Díaz de Solís* (Y-3), en febrero; *Torres de Cuarte* (V-1), en abril; *Torres de Serranos* (V-2), en junio; *Pedro de Valdivia* (Y-4), en julio; *Miguel M. de Pinillos* (V-3), en agosto; *Mar Egeo* (Y-2), en septiembre; y *Escombreras* (T-4) y *Valmaseda* (T-5), en diciembre del citado año.

De la flota en servicio se enajenaron los buques *Castillo Bellver* y *La Güera*. Asimismo, dos fruteros del tipo A, que estaban arrendados en fletamento por tiempo, pasaron a ser propiedad de la Compañía Hispano-Cubana de Navegación; y el veterano *Ártico* se vendió para desguace. Con todos estos movimientos, la flota de Elcano estaba compuesta a finales de 1957 por 30 buques, que sumaban 136.333 TRB y 200.502 TPM.

Durante este año se contrataron diez nuevas construcciones: dos buques del tipo Q, dos tipo V, dos tipo T, dos tipo YC y dos tipo Z, con lo que la cartera de pedidos del programa de Elcano, entre contratados, en fase de acopio, sobre grada y a flote en fase de armamento, estaba compuesta por 65 unidades.

#### 8.7.4 PETROLEROS Y “BULKCARRIERS”

A partir de entonces, los programas de la Empresa se orientaron preferentemente hacia dos tipos de buques: petroleros y “bulkcarriers” para el transporte de minerales. Los petroleros actuaban en un mercado protegido y eran indispensables para liberarse del fletamento de buques extranjeros para el transporte de crudos hacia las refinerías españolas, y como el ritmo de consumo de combustible en España seguía creciendo, se aceleró la ejecución de los programas para reducir la diferencia existente entre las necesidades de tonelaje y las disponibilidades reales de petroleros nacionales.

Respecto del transporte de mineral existía un problema similar, derivado de la reciente puesta en marcha de la Empresa Nacional Siderúrgica de Avilés, y que requería de un transporte masivo y de un tonelaje importante para atender adecuadamente sus necesidades.

Al año siguiente, después de una racha de buenos resultados, saltó la alarma debido a la situación mundial del mercado de fletes, que estaba en descenso y alcanzó su punto más bajo en 1959. La situación se complicó con los retrasos y las dificultades de gestión de los préstamos del crédito naval, debido, fundamentalmente, a problemas de interpretación del texto oficial en sus últimas disposiciones y la insuficiencia de disponibilidades financieras para esta actividad.

A pesar de su posición de privilegio, Elcano advertía que “si nos falta ese importante medio de financiación nuestro ritmo no podrá mantenerse y esto repercutiría en el trabajo y la productividad de todos los astilleros nacionales, que tiene en cartera actualmente pedidos abundantes. Disponiendo de acero y funcionando normalmente el crédito naval, mejorará considerablemente el rendimiento de las factorías navales con la consecuencia de poder reducir los costes correspondientes”.<sup>95</sup>

En 1958 se entregaron siete nuevos buques, seis de los cuales fueron vendidos a otros armadores, entre los que destacaban dos buques para Flota Mercante Grancolombiana: *Ciudad de Pasto* y *Ciudad de Guayaquil*, el petrolero *Durango* (T-6) y el carguero de línea *Alonso de Ojeda* (N-1), acondicionado para prácticas de alumnos de Náutica. De los viejos “castillos” que aún permanecían bajo la contraseña de Elcano, causaron baja por venta a otros armadores los veteranos *Castillo Benisanó*, *Castillo Frías* y *Castillo Mombeltrán* y dos petroleros del tipo T pasaron a la propiedad de REPESA.

En este año se contrataron cuatro petroleros del tipo TR y dos “bulkcarriers” del tipo WG, de 20.000 TPM, respectivamente, y para no incrementar apreciablemente las necesidades de financiación del Plan de Nuevas Construcciones, los buques del tipo W previstos se redujeron de seis a cuatro unidades, quedando la cartera de pedidos compuesta por 62 unidades, que sumaban 730.400 TRB. La factoría de Manises quedó prácticamente terminada este año, mientras que en el astillero de Sevilla sólo quedaba por terminar la cuarta grada, en la que se iniciaría la construcción del primer buque tipo WG.

En julio de 1958, Elcano y REPESA crearon la Compañía Auxiliar Marítima de Escombreras (CAMESA), al 50% cada una, con un capital social de 20 millones de pesetas. La nueva sociedad se ocuparía de la inspección de los buques, suministro de provisiones, reparaciones menores, servicios de puertos y remolcadores.

Como se aprecia, Elcano puso un gran interés en promover la construcción de la serie de diez petroleros del tipo T, luego ampliada a 12, de 18.400 TPM cada uno, del que fueron sus principales beneficiarios REPESA, CEPESA, Naviera Vizcaína, Transportes de Petróleos y la propia Elcano. El proyecto se repitió fuera del Plan de Nuevas Construcciones con otros cuatro buques de similares características para Naviera de Castilla, perteneciente al Grupo Pereda –que operaba, entonces, varios buques bajo bandera de conveniencia– y Naviera Artola, así como un petrolero modificado para la Armada, que recibió el nombre de *Teide*.<sup>96</sup> Para atender las necesidades de distribución nacional, CAMPSA construyó quince nuevos buques, divididos en cuatro grupos, según tonelajes.

Especial relevancia en la flota petrolera española promovida por Elcano alcanzó la serie del tipo Z, de un lote inicial de ocho buques que luego se redujo a siete, de 33.000 TPM cada uno, siendo los dos

<sup>95</sup> EMPRESA NACIONAL ELCANO DE LA MARINA MERCANTE (1957), *Memoria*, p.16.

<sup>96</sup> Para más detalles, véase: COELLO LILLO, Juan Luis (1991). *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización*, pp. 141-146, Aldaba Ediciones, Madrid.

últimos posteriormente modificados y convertidos entonces en los mayores de la Marina mercante nacional. La carrera del gigantismo en la construcción naval española había comenzado.

Frente a la actuación oficial, la iniciativa privada contribuía a mantener con dificultad el ritmo de trabajo de los astilleros nacionales, y la situación se prolongó de manera que en 1959 no se firmó ningún contrato importante. Todo ello pese a que, según la versión oficial, el Ministerio de Hacienda y el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional no escatimaron esfuerzos para la rápida tramitación de todos los préstamos y de los acuerdos para el reparto de las cantidades disponibles. La realidad no coincidiría con estas aseveraciones.

Elcano tuvo que disminuir el ritmo de trabajo de los programas de nuevas construcciones, hasta el extremo de que en 1960 no se pusieron quillas de buques nacionales y se limitó a terminar los que estaban en construcción, resolviendo posponer parte del programa para una coyuntura más favorable. La situación que se vivía era una consecuencia directa del resultado del Plan de Estabilización de 1959, así como de la nueva modalidad del crédito naval y de las medidas necesarias para reponer las tesorías de las compañías armadoras, tras el esfuerzo que habían realizado durante el periodo de euforia de contratación. Por esa razón la construcción naval española se orientó hacia el mercado internacional, a pesar de que también se encontraba en crisis y ello obligó a una durísima competencia en calidad y en precios, para lo que contó con un crédito a la exportación, avalado por el Gobierno. Pese a esta tesitura, Elcano logró algunos contratos importantes, entre ellos ocho buques cargueros de línea del tipo YC para Flota Mercante Grancolombiana, distribuido en dos fases.<sup>97</sup>

En 1959 entraron en servicio ocho buques: *Bonifaz* (T-7), en febrero; *Virgen de Valme* (Q-13) y *El Priorato* (V-5), en junio; *Pielagos* (T-8), en julio; *Compostilla* (T-11), en septiembre; *Marimar* (Q-14), en octubre; y *Ciudad de Pereira* (YC-5) y *Pedro de Alvarado* (M), en noviembre.

Los vapores *Castillo Montesa* y *Castillo Almansa* fueron vendidos a otros armadores, apremiada Elcano por el compromiso adquirido ante la Administración para deshacerse de los antiguos “castillos”, a cambio de obtener crédito naval para la construcción del petrolero Z-7. En octubre del citado año se produjo la varada en Santander del buque *Antártico*, perdiéndose definitivamente sin que pudiera ser recuperado.

### 8.7.5 LA DÉCADA DE LOS SESENTA

La entrega de los nuevos buques continuó a ritmo acelerado. En 1960 fueron otras trece unidades: *Astorga* (T-9), *Mequinenza* (T-10) y *Ribagorzana* (T-12); *Talavera* (Z-1), *Virgen de los Reyes* (Q-9), *Formentor* (Q-11), *Agrotai* (Q-20), *Agromayor* (Q-21), *Descubridor* (XA-1), *Conquistador* (XA-2), *Arrabio* (X-1), *Ensidesa* (X-2) y *Ciudad de Armenia* (YC-6), este último para Flota Mercante Grancolombiana. Del programa Indunaval, fuera del Plan, Elcano se hizo cargo del buque *Puerto de Bilbao*, que arrendó en fletamento por tiempo al armador valenciano José Vicente Falgás.

Por lo que se refiere a la antigua flota, en este año se vendieron a otros armadores los buques *Castillo Noreña*, *Castillo Montiel* y *Castillo Monforte*, mientras que el *Castillo Maqueda* sería desguazado. Los veleros *Estrella Polar* y *Cruz del Sur* se exportaron a un armador de Florida (EE.UU.) e IPASA vendió el buque *Villa Bens* al Ministerio del Ejército. La flota de Elcano, a finales de 1960, se componía de 22 unidades con 106.842 TRB y 158.763 TPM, habiendo transportado en ese año 156.115 toneladas de carga y recorrido 949.763 millas náuticas.

---

<sup>97</sup> DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 101.



A comienzos de la década de los años sesenta, España presentó su solicitud para entrar a formar parte del Mercado Común, situación que obligaba a los navieros nacionales a situar sus flotas en unos niveles óptimos en el plazo máximo de doce años. Los buques de construcción nacional eran más caros que los construidos en el extranjero, por lo que se planteaba el problema de hacerlos competitivos tanto en precios como en adecuación al tipo de carga y trayectos a cubrir, lo que obligó a Elcano –etapa en la que ostentaba la presidencia, desde 1960, Manuel Moreu Figueroa– a modificar algunos de sus proyectos.

Por esta razón, de las 44 unidades de la cartera de pedidos existentes a principios de 1961, sólo se entregaron cinco y de los 39 restantes se cancelaron 31; algunos serían re proyectados para dar origen a los “bulkcarriers” del tipo WG y los petroleros modificados del tipo Z. De la cartera de pedidos inicial solo quedaron ocho unidades a final de año: dos Q, cuatro Z, X-5 y WG-2, aunque serían negociados once nuevas construcciones para la exportación: tres frigoríficos FR, un buque de carga general, dos “bulkcarriers”, cuatro fruteros de carga paletizada y un remolcador.

A lo largo de 1961 entraron en servicio los buques *El Baztán* (V-6), *Minas Conjuero* (WG-1), *Puerto de Castellón* (Q-5), *Puerto de Alicante* (Q-6), *San Marcial* (Z-2) y *Bahía Gadirana* (Z-5), que se incorporó a la flota de Elcano, siendo entonces el buque mayor construido en España. Asimismo, en este año, se vendió para desguace el vapor *Castillo Figueras*.

Fuera de España, la situación del mercado internacional seguía siendo mala debido al descenso de los fletes y la fuerte competencia. En los últimos años se había producido un exceso de buques de nueva construcción y, al mismo tiempo, la capacidad productiva de los astilleros provocó una oferta superior a la demanda. La industria naval había entrado en un proceso de abaratamiento de costes, así como en una mayor automatización, haciéndose patente la aparición de nuevos sistemas de fabricación, lo que disminuyó las horas de trabajo por buque y generó un aumento de la productividad. Este movimiento sería abanderado por dos astilleros europeos: Burmeister & Wain, Copenhague (Dinamarca) y Götaverken (Suecia).

En 1962 entraron en servicio dos petroleros cedidos a Naviera Vizcaína: *Bilbao* (Z-3) y *Guernica* (Z-4), así como el frigorífico *Tropicana* (FR-1) y el buque de carga general *Terica* (XA-3). El vapor *Castillo de la Mota* se vendió para desguace, quedando la flota de Elcano formada por 21 buques y 187.740 TPM, que en ese año transportó 2.136.562 toneladas de carga y la contraseña navegó 1.152.946 millas.<sup>98</sup>

En 1963 asumió la presidencia de la Empresa Nacional Elcano Luis Ruiz Jiménez y Pozo, quien habría de permanecer en el cargo durante el próximo quinquenio. En ese año entró en el servicio el “bulkcarrier” *Lingote* (X-5), se vendió para desguace el vapor *Castillo Tordesillas* y en diciembre se produjo la trágica desaparición del buque *Castillo Montjuich* en el tristemente famoso “triángulo de las Bermudas”, en viaje de Boston a La Coruña con un cargamento de maíz.

En 1962 la flota mercante española había rebasado por primera vez en su historia los dos millones de toneladas de registro y contaba con 2.115 buques mayores de cien toneladas. La flota pesquera tenía 1.168 buques y sumaba 252.063 toneladas. Sólo el año anterior, habían salido de las gradas españolas 60 pesqueros mayores de 100 toneladas.

El ritmo de incorporación de la flota petrolera de Elcano se detalla en la tabla 8.3.

---

<sup>98</sup> *Op. cit.*, p. 103.

Tabla 8.3 Flota petrolera de ENE (1954-1965)

Año	Tipo buque	TPM
1954	G-1	15.000
1955	G-2 y T-3	34.000
1956	T-1 y T-4	38.000
1957	T-2 y T-5	38.000
1958	T-6	19.000
1959	T-7, T-8 y T-11	57.000
1960	T-9, T-10 y T-12	57.000
1961	Z-5	34.000
1962	Z-1 y Z-2	64.000
1964	Z-6	50.000
1965	Z-7	50.000

Fuente: Empresa Nacional Elcano, Memorias 1954-1965

En el periodo comprendido entre 1944 y 1964, Elcano había recibido créditos navales por importe de 6.970 millones de pesetas para hacer frente al Plan de Nuevas Construcciones. De esta cifra se habían destinado 3.136 millones para la construcción de la flota de buques petroleros, cuyo programa total comprendía dos buques del tipo G, 12 buques del tipo T, ocho buques del tipo Z y dos buques del tipo ZR, que representaban en total unas 570.000 TPM, de las que solo se construyeron 456.000 TPM, al haber sido anulados los créditos inicialmente concedidos para la construcción de los petroleros de Naviera Vizcaína y no concederse los solicitados para tres buques del tipo ZR.<sup>99</sup>

Desde su entrada en servicio y hasta el 31 de diciembre de 1964, estos buques habían transportado unos 22,5 millones de toneladas de crudo, con unos fletes del orden de 9.550 millones de pesetas. En 1965 transportaron 3,7 millones de toneladas con un flete aproximado a 1.570 millones de pesetas, es decir, que hasta ese momento los fletes representaban tres veces el crédito naval concedido.

La planificación de la flota, teniendo en cuenta la previsión en el aumento de consumo de los productos derivados del petróleo, basándose en los estudios de crecimiento económico realizados por otros países europeos y la decisión de ENE de apoyar la formación de nuevas compañías navieras dedicadas a este tipo de transporte, mediante la cesión de buques construidos o en construcción, permitió consolidar esta especialidad hasta el punto de que en 1964 se encontraban en grada tres petroleros que sumaban casi 200.000 TPM y se negociaban contratos por otras 250.000 TPM, algunos de ellos financiado íntegramente por sus propios armadores sin ayuda del crédito naval.

En 1964, con la venta de las últimas reliquias *Castillo Aulencia*, *Castillo Peñafiel* y *Castillo Manzanares*, la flota de la Empresa Nacional Elcano estaba formada por buques modernos y más eficaces, destacando entre ellos el petrolero *Elcano*, que era una modificación del tipo Z-5, puesto en servicio en agosto de dicho año, convertido entonces en el buque más grande construido en España, con la superestructura a popa rematada por chimeneas paralelas. El petrolero Z-6 modificado recibió el nombre de *Calatrava* y entró en servicio en mayo de 1965 fletado a REPESA.

A continuación, se muestran una serie de tablas sucesivas que incluiremos, de modo general omnicompreensivo en un solo título (tabla 8.4), en el que abordamos la relación contemplada en el Plan de Nuevas Construcciones de Elcano en el periodo que abarcamos desde 1948 hasta 1965.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 105.

Tabla 8.4 Plan de Nuevas Construcciones de Elcano: Relación de buques construidos (1948-1965)

**Tipo A**

Buque	Astillero	TRB	Botadura	Entrega
<i>Villafranca</i>	Echevarrieta	2.542	30.05.1946	29.07.1948
<i>Villanueva</i>	Echevarrieta	2.544	12.12.1946	30.12.1949
<i>Villamanrique</i>	SECN Cádiz	2.663	26.12.1950	10.12.1952
<i>Villacastín</i>	SECN Cádiz	2.664	26.12.1950	17.07.1952
<i>Villabanca</i>	SECN Cádiz	2.663	30.11.1951	24.03.1953
<i>Villamartín</i>	SECN Cádiz	2.663	30.11.1951	18.08.1953
<i>Villagarcía</i>	SECN Bilbao	2.415	25.02.1948	30.03.1950
<i>Villaviciosa</i>	SECN Bilbao	2.415	25.02.1948	02.06.1950

**Tipo B**

<i>Torremolinos</i>	Echevarrieta	3.701	19.12.1948	07.02.1953
<i>Torrelaguna</i>	Echevarrieta	3.700	23.09.1953	16.09.1954

**Tipo C**

<i>Monasterio de El Escorial</i>	SECN Bilbao	10.142	16.01.1942	07.07.1945
<i>Monasterio de Guadalupe</i>	SECN Bilbao	8.392	10.12.1946	06.11.1949
<i>Monasterio de Silos</i>	SECN Bilbao	10.123	09.01.1951	07.03.1952
<i>Monasterio de Yuste</i>	SECN Bilbao	10.226	22.05.1951	13.02.1953
<i>Monasterio de la Rábida</i>	Euskalduna	10.226	31.10.1951	03.1953
<i>Monasterio del Paular</i>	Euskalduna	9.835	14.07.1954	21.01.1956

**Tipo D**

<i>Explorador Iradier</i>	Unión Naval	6.615	14.12.1946	17.09.1948
<i>Conde de Argelejo</i>	Unión Naval	6.518	15.05.1947	11.06.1949

**Tipo E**

No se construyó

**Tipo F**

No se construyó

**Tipo G**

<i>Almirante F. Moreno</i>	Bazán Ferrol	10.525	29.06.1953	09.03.1954
<i>Almirante S. Vierna</i>	Bazán Ferrol	10.568	31.05.1954	08.01.1955

**Tipo H**

<i>Victoria</i>	Unión Naval	3.310	14.07.1951	02.05.1952
<i>Virgen de África</i>	Unión Naval	3.392	27.05.1952	06.04.1953

**Tipo J**

<i>Aruba</i>	Unión Naval	8.392	22.02.1945	11.12.1950
--------------	-------------	-------	------------	------------

**Tipo K**

<i>Playa de Formentor</i>	Unión Naval	5.195	31.05.1954	12.02.1955
<i>Playa de Palmanova</i>	Unión Naval	5.245	23.07.1955	14.01.1956

**Tipo L**

<i>Huesca</i>	HJ Barreras	2.036	11.05.1953	20.06.1954
<i>Teruel</i>	HJ Barreras	2.038	31.05.1954	29.03.1955

**Tipo M**

<i>Pedro de Alvarado</i>	Bazán Cartagena	5.120	25.10.1958	28.11.1959
--------------------------	-----------------	-------	------------	------------

**Tipo N**

<i>Alonso de Ojeda</i>	Astilleros Cádiz	4.753	20.12.1956	13.07.1958
------------------------	------------------	-------	------------	------------

**Tipo O**

No se construyó

**Tipo P**

No se construyó

**Tipo Q**

<i>Astene Primero</i>	ENE Sevilla	689	17.12.1955	07.08.1956
<i>Astene Segundo</i>	ENE Sevilla	654	26.01.1956	29.07.1956
<i>Sierra Urbión</i>	ENE Sevilla	686	25.01.1958	31.12.1958
<i>Sierra Umbría</i>	ENE Sevilla	686	25.01.1958	31.12.1958
<i>Virgen de Calme</i>	ENE Sevilla	686	19.04.1958	11.06.1959
<i>Marimar</i>	ENE Sevilla	686	19.04.1958	22.10.1959
<i>Agrotai</i>	ENE Sevilla	686	14.03.1959	21.03.1960
<i>Agromayor</i>	ENE Sevilla	686	14.03.1959	21.06.1960
<i>Virgen de los Reyes</i>	ENE Sevilla	686	05.09.1959	05.07.1960
<i>Formentor</i>	ENE Sevilla	682	05.09.1959	16.11.1960
<i>Puerto de Castellón</i>	ENE Sevilla	683	16.01.1960	07.12.1961
<i>Puerto de Alicante</i>	ENE Sevilla	678	16.01.1960	28.12.1961

**Tipo R**

<i>La Rioja</i>	Bazán Cartagena	2.848	09.06.1952	11.07.1953
<i>La Mancha</i>	Bazán Cartagena	2.889	21.04.1953	18.12.1954

**Tipo S**

<i>Okume</i>	Bazán Cádiz	3.943	31.05.1954	23.04.1955
<i>Ukola</i>	Bazán Cádiz	3.835	27.07.1954	22.05.1955

**Tipo T**

<i>Escatrón</i>	SECN Cádiz	13.007	23.04.1955	23.02.1956
<i>Escombreras</i>	SECN Cádiz	13.010	28.06.1957	28.12.1957
<i>Puertollano</i>	Bazán Ferrol	12.587	24.03.1955	17.12.1955
<i>Puentes de G. Rodríguez</i>	Bazán Ferrol	12.587	12.04.1956	05.09.1956
<i>Valmaseda</i>	Bazán Ferrol	12.707	12.07.1957	17.12.1957

<i>Durango</i>	Bazán Ferrol	12.835	21.01.1958	13.06.1958
<i>Bonifaz</i>	Astilleros Cádiz	12.942	27.09.1957	12.02.1959
<i>Piélagos</i>	Astilleros Cádiz	12.588	23.05.1958	09.07.1959
<i>Astorga</i>	Astilleros Cádiz	12.932	13.12.1958	16.02.1960
<i>Mequinenza</i>	Astilleros de Cádiz	12.927	13.10.1959	05.07.1960
<i>Compostilla</i>	Bazán Ferrol	13.205	29.10.1958	18.07.1959
<i>Ribagorzana</i>	Bazán Ferrol	13.205	15.01.1960	11.08.1960

**Tipo TR**

No se construyó

**Tipo U**

No se construyó

**Tipo V**

<i>Torres de Cuarte</i>	ENE Sevilla	2.322	23.04.1956	06.04.1957
<i>Torres de Serranos</i>	ENE Sevilla	2.322	22.07.1956	27.06.1957
<i>Miguel M. Pinillos</i>	Bazán Cádiz	2.472	19.12.1956	08.08.1957
<i>El Salazar</i>	Bazán Cádiz	2.468	29.09.1957	28.12.1958
<i>El Priorato</i>	Bazán Cádiz	2.464	14.08.1958	30.06.1959
<i>El Baztán</i>	Bazán Cádiz	2.465	13.04.1960	17.02.1961

**Tipo W**

No se construyó

**Tipo WG**

<i>Minas Conjuero</i>	ENE Sevilla	15.608	19.11.1960	13.06.1961
<i>Mendoza</i>	ENE Sevilla	15.867	15.04.1964	13.11.1964
<i>Santa Alicia</i>	ENE Sevilla	13.841	16.03.1963	29.01.1964
<i>Oriental Envoy</i>	ENE Sevilla	15.151		21.06.1965

**Tipo X**

<i>Arrabio</i>	Astilleros Cádiz	4.368	22.10.1960	01.12.1960
<i>Ensidesa</i>	Astilleros Cádiz	4.368	12.12.1959	08.10.1960
<i>Lingote</i>	Bazán Cádiz	5.535	12.12.1962	20.07.1963

**Tipo XA**

<i>Descubridor</i>	ENE Sevilla	2.321	20.06.1959	11.02.1960
<i>Conquistador</i>	ENE Sevilla	2.321	24.11.1959	14.05.1960
<i>Terica</i>	ENE Sevilla	2.326	27.07.1961	15.01.1962

**Tipo Y**

<i>Mar Tirreno</i>	Astilleros Cádiz	5.238	27.01.1956	25.01.1957
<i>Mar Egeo</i>	Astilleros Cádiz	5.124	07.08.1956	13.10.1957
<i>Díaz de Solís</i>	Bazán Cartagena	4.972	20.12.1955	02.07.1957
<i>Pedro de Valdivia</i>	Bazán Cartagena	4.535	01.12.1956	09.07.1957

**Tipo YC**

<i>Ciudad de Pasto</i>	ENE Sevilla	5.279	11.05.1957	14.05.1958
------------------------	-------------	-------	------------	------------

<i>Ciudad de Guayaquil</i>	ENE Sevilla	5.266	26.10.1957	19.11.1958
<i>Ciudad de Pereira</i>	ENE Sevilla	5.269	30.07.1958	02.06.1959
<i>Ciudad de Armenia</i>	ENE Sevilla	5.269	24.01.1959	14.11.1960

**Tipo Z**

<i>Talavera</i>	SECN Cádiz	20.696	08.07.1959	03.05.1960
<i>San Marcial</i>	SECN Cádiz	20.581	11.07.1960	11.03.1961
<i>Bilbao</i>	Bazán Ferrol	21.592	15.04.1961	31.01.1962
<i>Guernica</i>	Bazán Ferrol	21.608	03.05.1962	06.11.1962
<i>Bahía Gaditana</i>	Astilleros Cádiz	21.373	20.03.1961	16.10.1961
<i>Elcano</i>	Astilleros Cádiz	29.197	30.11.1963	26.08.1964
<i>Calatrava</i>	Astilleros Cádiz	29.197	16.03.1965	25.05.1965

**Tipo FR**

<i>Tropicana</i>	ENE Sevilla	4.783	25.04.1961	14.12.1962
<i>Northpole</i>	ENE Sevilla	4.708	28.12.1961	11.05.1963
<i>Southpole</i>	ENE Sevilla	4.708	28.06.1962	23.09.1963

Fuente: Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante. *Memorias* 1945-1964

## 8.8 LA EMPRESA NACIONAL BAZÁN DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES

Recién acabada la guerra civil española, el 8 de septiembre de 1939, con el nuevo Gobierno todavía establecido en Burgos y cuando Europa estrenaba un nuevo conflicto armado que más tarde sería conocido como Segunda Guerra Mundial, se promulgó una ley del que ha sido considerado el más ambicioso programa naval español del siglo XX, calificado en algunos sectores de la época como “la Marina imperial”. Lo curioso del caso es que, pese a que España estaba en ruinas, el almirante Carrero Blanco consideraba que era factible su completa realización en un plazo de once años, es decir, extendido hasta 1950, con una inversión total de 5.500 millones de pesetas, a razón de aportaciones de 500 millones anuales.

Dicho plan preveía la construcción de los siguientes buques:

- Cuatro acorazados del tipo *Littorio*, proyecto italiano de 35.000 toneladas de desplazamiento, artillados con nueve cañones de 381 mm y 30 nudos de velocidad.
- Dos cruceros protegidos de modelo a definir.
- 12 cruceros ligeros, asimismo, de modelo a definir.
- 54 destructores
- 36 torpederos
- 50 submarinos
- 100 lanchas torpederas
- Y un número indeterminado de buques auxiliares, pertrechos y repuestos (municiones, torpedos, etc.); reforma y construcción de bases navales y escuelas, ampliación de talleres y elementos de trabajo en las factorías que eran “propiedad del Estado”.

Sin embargo, la guerra que acababa de comenzar en Europa frustraría el nonato programa naval español, que parece claro no hubiera podido llevarse a cabo sin la ayuda tecnológica y de equipos y materiales de Alemania e Italia. El propio Carrero Blanco reconocía que sin la ayuda exterior tal empeño no sería

posible, por lo que se decidió la ampliación de los astilleros y las bases navales “y remozar, en lo posible, nuestras unidades, que salían de la guerra con la urgente necesidad de serias carenas”.<sup>100</sup>

Las circunstancias políticas del momento habían finiquitado el contrato con la Sociedad Española de Construcción Naval y el nuevo régimen decidió la nacionalización total de una industria básica para la defensa nacional, como es la industria militar. En septiembre de 1939 el Ministerio de Marina decidió la creación de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares y un órgano de gestión directa para la gestión de las factorías que se denominaría Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, de ámbito estatal y cuyo periodo de actividad finalizó en 1947, cuando el INI materializó el 11 de julio del citado año la creación de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. S.A.

Y decimos que se materializó porque la Empresa Nacional Bazán había sido creada mediante ley de 11 de marzo de 1942, aunque, debido a las circunstancias que entonces acontecían en Europa, se decidió la continuidad en el tiempo del Consejo Ordenador que, durante su corta existencia, había emprendido la tarea de recuperar, reconstruir, ampliar y modernizar las factorías navales de Ferrol, La Carraca y Cartagena; para ello le serían traspasados todos sus elementos industriales, así como la fábrica de artillería de San Carlos (Cádiz) y cualquier otra propiedad del Estado que se estimase oportuno para estos fines.<sup>101</sup>

La ley contemplaba que la nueva empresa podría ceder parte del capital a los inversores privados, aunque mantendría en todo caso la mayoría y el control de las decisiones. Las relaciones entre ésta y la Armada se regularían mediante un contrato muy detallado que sería negociado por el INI y el Ministerio de Marina y tras su aprobación por el Gobierno se procedería a la creación de la empresa, momento en el que el Consejo Ordenador haría el traspaso de las factorías. El capital escriturado de la Empresa Nacional Bazán fue íntegramente suscrito por el INI y evolucionaría lentamente, desde 104 millones de pesetas en 1946 hasta 760 millones en 1960; entonces representaba el 16% dentro del sector y sólo el 1,9% del total de la inversión directa.<sup>102</sup> Es de destacar que Bazán se convirtió pronto en una de las empresas emblemáticas del INI y proporcionaría grandes satisfacciones en los años venideros.

### 8.8.1 FACTORÍA DE FERROL

Siguiendo los planos de un proyecto elaborado en 1938, se acometió la ampliación de las gradas, lo que habría de capacitar al astillero para construir buques de mayor eslora y tonelaje. La grada número 1, en la que había sido construido el crucero *Canarias*, fue reconstruida sustituyéndole el firme de madera por otro de losa de hormigón. La grada contigua, en la que había tomado forma el crucero *Baleares*, se trataba de un plano inclinado de 260 m de largo por 110 m de ancho, todo de hormigón y cimentado sobre pilotes del mismo material.

Debido a sus características, la idea para esta grada era hacerla “universal”, de modo que en cualquier parte de ella pudieran construirse buques, pues tenía la misma resistencia en toda su anchura y, en consecuencia, admitía diversas combinaciones para el número de buques que se pudiera disponer según sus tamaños. Las grúas-torres centrales, de 10 toneladas y 32 m de luz, iban sobre vías de rodamiento metálico que se podía trasladar transversalmente de acuerdo con las necesidades del número de buques que estuviera en grada.

<sup>100</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Empresa Nacional Bazán, p. 161, Madrid.

<sup>101</sup> MARTÍN ACEÑA, Pablo y COMÍN, Francisco (1991). *INI. 50 años de industrialización de España*, p. 221, Espasa-Calpe, Madrid.

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 223.

El proyecto de dotar al astillero de dos diques secos proyectados en 1938 no pudo materializarse entonces. El primero tendría unas dimensiones de 350 x 44 x 13 m y el segundo mediría 250 x 22 x 7,10 m. Además de las nuevas gradas, en el astillero ferrolano se edificaron talleres de maquinaria, calderería, forja y fundición, así como un muelle de armamento, comedores laborales, aseos y una escuela de aprendices.

Entre las reparaciones realizadas en este astillero destaca la del buque *Castillo Montjuich*, tras su varada en el puerto de Gijón. Fue reconstruido en gran parte en casco y máquinas y transformado entonces en el mayor buque de carga seca de la flota nacional, superando las diez mil toneladas de peso muerto<sup>103</sup>, condición que hasta ese momento había ostentado el buque *Monte Teide*, de Naviera Aznar.

### 8.8.2 FACTORÍA DE CARTAGENA

Cuando acabó la guerra civil, en Cartagena se procedió al derribo de los antiguos talleres, la mayoría de los cuales estaban en estado ruinoso. En su lugar serían edificadas nuevas naves de estructura moderna para albergar talleres de herreros de ribera, fábrica de motores diésel, electricidad, artillería y mecánica.

Con la idea de que el ambicioso programa naval de 1939 pudiera materializarse a partir de algún momento, fueron construidas dos gradas inclinadas de 140 x 17,60 m, cubiertas con tejado de uralita para permitir la construcción de destructores o cruceros de tipo medio. La factoría también fue dotada de comedores laborales, enfermería, aseos y escuela de aprendices, en consonancia con la asistencia social de la época.

Hemos de citar, asimismo, algunas transformaciones importantes, como las referidas a la reconstrucción de dos corbetas de la clase *Flower*, adquiridas en el *surplus* de guerra en Inglaterra a través de intermediarios por la Empresa Nacional Elcano y su rehabilitación como buques mercantes para el transporte de pescado. Recibieron los nombres de *La Güera* y *Villa Bens* y en 1951 pasaron a engrosar la flota de IPASA. Otras obras importante fueron las reconstrucciones de los buque *Malaren*, adquirido por la Compañía Marítima del Nervión y rebautizado *Mar Adriático*<sup>104</sup>, parcialmente dañado por un incendio e importado desde Suecia al amparo de la excepción recogida en el decreto de 26 de mayo de 1943, entró en servicio en noviembre de 1951, después de haber invertido 17,5 millones de pesetas en su reconstrucción.<sup>105</sup>

### 8.8.3 FACTORÍA DE LA CARRACA

En La Carraca hacía casi medio siglo que no se construía ningún buque militar. El astillero sería dotado de tres nuevas gradas de 137 x 22 m, con sus correspondientes grúas situadas sobre caminos de rodadura. Se procedió, asimismo, a la edificación de nuevos talleres que fueron utillados con los equipos entonces disponibles, lo que tropezaba con todo tipo de inconvenientes, puesto que los trabajos de ampliación, reforma y modernización de las tres factorías se realizaría entre 1940 y 1947, es decir, durante la Segunda Guerra Mundial y la inmediata posguerra, en la que las dificultades fueron, si cabe, aún mayores. Entre 1942 y 1945 el dique seco sería alargado hasta alcanzar una eslora de 129 m.

---

<sup>103</sup> *Revista de Información...*, “Reforma y modernización del vapor *Castillo Montjuich* de la Empresa Nacional Elcano”, pp. 286-287, agosto 1950.

<sup>104</sup> *Revista de Información...*, p. 437, diciembre de 1950.

<sup>105</sup> TORRES GOIRI, Manuel; TORRES VILLANUEVA, Eugenio y VALDALISO GAGO, Jesús (2008). *La Compañía Marítima del Nervión. Los hombres, la empresa y los barcos*, pp. 270-271, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.



#### 8.8.4 NUEVO PLAN MÁS MODESTO

En 1941, y mientras el gran programa naval de 1939 se mantenía en un compás de espera, el Estado Mayor de la Armada elaboró un programa mucho más modesto, para el que se contaba con ayuda tecnológica alemana y francesa, proveniente ésta de la zona ocupada por el III Reich.

El plan naval comprendía la construcción de los siguientes buques:

- Siete dragaminas de 615 toneladas derivados del tipo alemán M-40.
- Ocho cañoneros de 1.710 toneladas proyectados por la DCNM.
- Nueve torpederos de 1.100 toneladas del modelo francés *Le Fier*.
- Nueve destructores de 2.050 toneladas proyectados por la DCNM.
- Nueve super- destructores de 3.060 toneladas proyectados por la DCNM.

Pese a su modestia, este plan tampoco pudo llevarse a cabo en su totalidad. Alemania ya había iniciado su ocaso –en Europa, la guerra se decantaba a favor de los aliados–, por lo que la ayuda germana sólo pudo concretarse en la entrega de unos cuantos cañones de 88 mm, los planos de los buques dragaminas y recomendación para que los representantes de Bazán pudieran firmar contratos de asistencia técnica con las firmas francesas Rateau y Ateliers et Chantiers de Bretagne, para el suministro de los proyectos de las turbinas engranadas y los buques tipo *Le Fier*.

#### 8.8.5 LA EMPRESA NACIONAL BAZÁN ENTRA EN ESCENA

Como habíamos señalado, aunque la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares había sido creada por ley de 11 de mayo de 1942, no sería legalmente constituida por el Instituto Nacional de Industria hasta el 11 de julio de 1947, con un capital social de 350 millones de pesetas.

En su exposición de motivos, se explica que la misión principal de la nueva empresa pública “es la ejecución de los programas navales y sus obras complementarias, entre las que habrán de figurar las civiles e hidráulicas que se realicen en las bases y factorías navales militares, pudiendo desarrollar además cuantas actividades industriales tengan relación con su capacidad técnica, sin más limitación que la de prioridad de la finalidad principal, así como cualesquiera otras operaciones relacionadas directa o indirectamente con el objeto social”.<sup>106</sup>

El 2 de octubre de 1947, Bazán se hizo cargo de las instalaciones industriales situadas en cada una de las ciudades departamentales, por cesión de la Armada, con sus secciones respectivas de obras civiles e hidráulicas, fábrica de artillería de La Carraca y las secciones correspondientes de Las Palmas, Mahón y Marín, fijándose una cantidad anual para ampliación y modernización de las gradas, diques y talleres, con la condición de conservar la propiedad de todas las máquinas y terrenos adquiridos y aseguraba un volumen mínimo anual de obra naval.<sup>107</sup>

Bazán ejecutó las obras encomendadas ajustando su ritmo a las disponibilidades presupuestarias de la Armada y condicionado, también, a la regularidad que permitían los suministros de materiales básicos y las restricciones de energía eléctrica, condicionantes que, como hemos visto, ejercían influencia considerable en el desarrollo de los trabajos.

En el momento del pase de los arsenales al control de Bazán, el importe de las obras navales en ejecución se elevaba a 3.600 millones de pesetas y el de las obras civiles e hidráulicas a 700 millones de pesetas,

<sup>106</sup> *Revista de Información...*, p. 5, septiembre de 1949.

<sup>107</sup> Las relaciones entre el Ministerio de Marina y la Empresa Nacional Bazán estaban reguladas mediante contrato aprobado por decreto de 8 de noviembre de 1946.

es decir, unos 4.300 millones de pesetas. Volumen que, como puede apreciarse, nos da una idea de la labor y la responsabilidad encomendada a la nueva empresa pública. Solo la obra ejecutada durante el cuarto trimestre de 1947 ascendía a 109 millones de pesetas y la realizada en 1948 sumaba 511 millones de pesetas, cifra de la que 223 millones correspondían a buques de nueva construcción, 106 millones a carenas y reparaciones y 182 millones a obras civiles e hidráulicas. El número de empleados y obreros que trabajaban en las distintas factorías y secciones de Obras Civiles e Hidráulicas en la fecha de entrega a Bazán era de 17.930 y a finales de 1948 sumaba 16.750, de los que 3.640 tenían la condición de empleados.<sup>108</sup>

En el momento de la entrega a Bazán, estaban en curso las siguientes obras navales:

- 9 destructores tipo *Oquendo*, de 2.080 toneladas.
- 9 destructores tipo *Audaz*, de 1.250 toneladas.
- 5 cañoneros tipo *Pizarro*, de 1.710 toneladas.
- 2 destructores tipo *Álava*, de 1.650 toneladas.
- 6 corbetas de propulsión diésel, de 951 toneladas.
- 2 guardacostas con propulsión de vapor, de 416 toneladas.
- 2 submarinos tipo D, de 1.065 toneladas.
- 4 submarinos tipo G, de 711 toneladas.
- 2 remolcadores de 2.000 HP, de 904 toneladas.
- 3 remolcadores de 300 IHP, tobera *Kort*, de 157 toneladas.
- 3 lanchas para faenas, con gaviete, para 9 toneladas.
- 4 embarcaciones para trabajos de buzos, de 23 toneladas.
- 5 dragaminas DG-41 m, de 709 toneladas (primera serie).
- 4 dragaminas DG-41 m, de 709 toneladas (segunda serie).
- 1 buque aljibe, de 1.000 toneladas.
- 2 buques aljibes, de 350 toneladas.
- 2 remolcadores de 800 IHP y 454 toneladas.
- 10 lanchas rápidas S-38, de 120 toneladas.
- 12 lanchas para trabajos de buzos, de 15 toneladas.
- 8 lanchas para faenas, con gaviete, para 6 toneladas.
- 2 barcos-puerta para los diques dobles de Tarifa, de 75 toneladas.
- 2 barcos-puerta para los diques sencillos de Tarifa, de 41 toneladas.
- 3 barcos-puerta para las gradas de la factoría de La Carraca, de 132 toneladas.

Además de las obras relacionadas se recibieron otras subcontratadas por el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, entre las que figuraban:

- 1 buque-escuela tipo *Juan Sebastián de Elcano*, de 3.673 toneladas, contratado con el astillero Echevarrieta y Larrinaga.
- 4 remolcadores de 300 IHP, de 152 toneladas, contratados con Talleres del Astillero (Santander).
- 3 grúas de 30 toneladas y 5 grúas de 15 toneladas, con La Maquinista Terrestre y Marítima y J. de Miquel, respectivamente.

Pese a las limitaciones referidas, en los dos primeros años de gestión de la Empresa Nacional Bazán se habían entregado a la Armada los siguientes buques:

---

<sup>108</sup> *Revista de Información...*, p. 5, septiembre de 1949.

- Cañoneros *Martín Alonso Pinzón* y *Magallanes*, último de la primera serie de cuatro del tipo *Pizarro*, de 1.710 toneladas y primero de la segunda serie de otros cuatro del mismo tipo, respectivamente.
- Dragaminas *Ter*, de 709 toneladas, penúltimo de la primera serie de siete dragaminas DG-41 m.
- Un remolcador de rada de 800 IHP.
- Doce embarcaciones para trabajos de buzo, de 15 toneladas.
- Cuatro remolcadores de 300 IHP.

En lo que a obras civiles e hidráulicas se refiere, continuaban las obras marítimas, subterráneas y de edificación en las bases navales y otros establecimientos de la Armada, así como la ampliación de las factorías. A mediados de 1949 se habían terminado la Comandancia de Marina de Gijón, Sanatorio Antituberculoso de Marina en Los Molinos (Madrid), Escuela de Armas Navales en Madrid, varios almacenes en el arsenal de Ferrol, talleres mixto y de electricidad en el arsenal de Cartagena y un almacén de superficie para minas.

En épocas de menos ritmo constructivo de buques militares, la Empresa Nacional Bazán, en virtud de las cláusulas del contrato, podía dedicar una parte de sus actividades a la construcción naval mercante, mercado en el que entró y mantuvo presencia durante cuatro décadas, a un ritmo discontinuo.

En su primera etapa vendrían de la mano del Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano. El astillero de Ferrol se estrenó con la construcción de petroleros de los tipos G y T. La actividad mercante se mantendría hasta mediados de la década de los años ochenta, cuando la Empresa Nacional Bazán se replanteó una estrategia de mayor dinámica en la construcción naval militar, que ha sido desde entonces su especialidad, en la que ha cosechado notables éxitos tanto para la Armada española como para marinas extranjeras.

## 8.9 EL CASO DEL EX CRUCERO *TRIESTE* Y EL INTENTO DEL PRIMER PORTAAVIONES ESPAÑOL

Cuando acabó la Segunda Guerra Mundial, las enseñanzas del conflicto habían determinado que la época de los grandes acorazados había llegado a su fin. Había sido superado por la figura del portaaviones, pues la versatilidad y poder destructor de la aviación embarcada superaba con creces a los cañones de grueso calibre.

*Tabla 8.5 Características del proyecto de portaaviones (1946)*

Desplazamiento	10.000/12.000 toneladas
Eslora	200 m
Manga	25 m
Velocidad	32 nudos (máxima)
Autonomía	8.000 millas a 15 nudos
Dotación	1.600 hombres
Aviación	60 aviones
Armamento	8 cañones a/a

Fuente: *Jane's Fighting Ships 1940*

Razón por la cual, en 1946, la Armada española inmersa en la dura autarquía consideró necesaria la construcción de un portaaviones para su flota y en abril del citado año estaban definidas las características principales que debía tener el nuevo buque, como detallamos en la tabla 8.5. El modelo

seguía las líneas básicas de la clase norteamericana *Independence*, a partir del aprovechamiento y transformación de un buque mercante.

En diciembre de 1946, el Estado Mayor de la Armada estudió dos propuestas, a sabiendas de que no tenían futuro debido a las circunstancias de orden técnico, económico y político. La primera pretendía encargar a la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares el estudio de un portaaviones ligero y comprar o fabricar dos escuadrillas de aviones aptos para operar en la cubierta del futuro buque. La segunda sugería sondear en Inglaterra o EE.UU. la posibilidad de adquirir un portaaviones de similares características con su correspondiente dotación de aviones; cuestión absolutamente inviable debido al aislamiento político internacional en el que se encontraba el régimen de Franco.

La primera propuesta siguió adelante con la idea de la reconversión de algún buque de guerra o mercante existente en portaaviones, proyecto que resolvería técnicamente la industria naval nacional, a sabiendas de que tal pretensión escapaba entonces a sus posibilidades.

Finalmente, de los varios buques mercantes que se estudiaron considerando sus características y posibilidades de reconversión, se optó por los siguientes:

- *Cabo de Buena Esperanza* y *Cabo de Hornos* (Ybarra y Cía.), trasatlánticos de 21.350 toneladas de desplazamiento y 135 m de eslora.
- Buque mixto *Habana* (Compañía Trasatlántica), de 16.235 toneladas de desplazamiento y 140 m de eslora.
- Petroleros tipo *José Calvo Sotelo* (CAMPSA), de 16.235 toneladas de desplazamiento y 140 m de eslora.
- Buques tipo C del Plan de Nuevas Construcciones (Empresa Nacional Elcano), mixtos en construcción de 16.500 toneladas de desplazamiento y 139 m de eslora.
- Buques tipo E del Plan de Nuevas Construcciones (Empresa Nacional Elcano), trasatlánticos en proyecto de 22.800 toneladas de desplazamiento y 175 m de eslora.
- Buques tipo G del Plan de Nuevas Construcciones (Empresa Nacional Elcano), petroleros en proyecto de 22.000 toneladas de desplazamiento y 163 m de eslora.

De todos estos buques los que mejor se adaptaban para su transformación en portaaviones eran los petroleros del tipo *José Calvo Sotelo*, aunque el problema era su velocidad de solo 13 nudos, pues aun sustituyéndole los motores, las formas de su carena y casco habían sido estudiadas para no pasar de 17 nudos, por lo que finalmente fueron descartados.

La Dirección de Construcciones Navales avanzó en un anteproyecto de reconversión de un buque mercante a portaaviones, que presentó en agosto de 1947 al Ministerio de Marina. Denominado *Proyecto nº 59*, la transformación costaría unos 120 millones de pesetas y embarcaría 30 aviones.<sup>109</sup> Tendría unas dimensiones de 163 m de eslora, 20 m de manga y una velocidad de 17,5 nudos. No pasó del papel, pues al margen de sus limitaciones en cuanto a velocidad, surgió la posibilidad de comprar un portaaviones auténtico.

A finales de 1947 y por medio de intermediarios de armamento internacionales, llegó el ofrecimiento al Estado Mayor de la Armada para la posible adquisición del buque HMS *Nabob* (D-77), ex USS *Edisto* (ACV-41), portaaviones de la clase Ruler, construido en 1943. Este buque había sido atacado el 22 de agosto de 1944 y aguantó el impacto, siendo remolcado a Amsterdam, donde permaneció a la espera de

---

<sup>109</sup> COELLO LILLO, Juan Luis (1995). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*, p. 75, Aldaba Ediciones, Madrid.

acontecimientos; cuando acabó la guerra lo compró una compañía holandesa y lo remolcó al puerto de Ámsterdam.

El intermediario lo ofrecía en 40 millones de pesetas y una comisión técnica de la Armada se desplazó en enero de 1948 para inspeccionarlo, pero su estado era tan pésimo y las averías gruesas –no disponía de catapulta, el ascensor estaba destrozado y la cubierta de vuelo muy averiada– y costosas de reparación. Existían, además, trabas legales pues, al tratarse de un antiguo buque militar, la Armada no podía comprarlo directamente, por lo que se sugería la posibilidad de hacerlo a través de un país intermedio, quizás Argentina, para su posterior cesión a España. La reconstrucción se estimó inviable y sumando la falta de divisas y los problemas políticos existentes, el proyecto quedó en el olvido.

La Dirección de Construcciones Navales consideró otras posibilidades, como el *Proyecto n° 65*, más elaborado que el mencionado *Proyecto n° 59*, pero la velocidad no llegaba a los 18 nudos, debido al tipo de buque mercante del que se partía. Otra opción que se estudió fue la posible transformación en portaaviones del crucero *Canarias*, la mencionada Dirección de Construcciones Navales Militares desarrolló el *Proyecto n° 66*.<sup>110</sup> Tenía la ventaja de que alcanzaba una velocidad de 30 nudos y se trataba de un buque propio. En la tabla 8.6 detallamos las principales características del buque transformado en portaaviones.

Tabla 8.6 Características del buque Proyecto n° 66

Desplazamiento	14.000 toneladas
Eslora total	204 m
Manga	22 m
Cubierta de vuelo	198 m
Velocidad	32 nudos
Armamento	4 cañones de 120 mm 7 cañones dobles de 37 mm 20 cañones cuádruples de 20 mm
Aviación	36 cazas 12 torpederos
Otros equipos	Dos ascensores Una catapulta Diez cables de frenado Tres barreras de ayuda
Dotación	794 hombres

Fuente: Coello Lillo, Juan Luis (1999). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*

El hecho de que la Armada se quedara sin su buque insignia y las dificultades técnicas y económicas para la obtención de los equipos técnicos (catapultas, ascensores, aviones...) hicieron que el *Proyecto n° 66* quedara aparcado cuando apareció la posibilidad de adquirir el ex crucero italiano *Trieste*, de unas características similares al crucero *Canarias*.

Construido en el astillero Stabilimento Técnico Triestino, de Trieste, el 25 de junio de 1925 se procedió a la puesta de quilla. La botadura se celebró el 24 de octubre de 1926 y el 3 de abril de 1929 causó alta en la Regia Marina de Italia. Pertenecía a la clase *Trento*, versión italiana del tipo *Washington*. En la tabla 8.7 detallamos las principales características técnicas.

Durante la Segunda Guerra Mundial el crucero italiano *Trieste* participó en varios combates de importancia. En noviembre de 1942, en la escolta de un convoy, fue torpedeado por el submarino

<sup>110</sup> *Ibidem*, p. 76.

británico HMS *Utmost*, del que resultó con graves averías y consiguió llegar al puerto de Messina, donde sería reparado y volvió de nuevo al servicio militar. El 10 de abril de 1943 fue alcanzado de nuevo en un ataque aliado cuando se encontraba en el puerto de La Maddalena, Cerdeña, y se hundió a unos 20 m de profundidad.

Después de siete años hundido, el pecio del *Trieste* fue reflotado y remolcado con la quilla al aire hasta la base naval de La Spezia. La Marina italiana no podía reconstruirlo debido a las imposiciones del Tratado de Paz firmado en 1947 con los aliados, por lo que lo puso en venta con la intención inicial de su desguace. Sería adquirido por la sociedad italiana Micoperi, dedicada al rescate de buques y lo ofreció a la Armada española. Le había sido desmontada la artillería y demolida la superestructura, aunque el casco tenía algunos daños, al parecer no eran de importancia vital y la maquinaria se hallaba en estado aceptable, pues cuando se hundió, en el ataque habían reventado los tanques de combustible e inundó la sala de máquinas, por lo que los elementos vitales de la propulsión habían permanecido lubricados y protegidos de la corrosión marina.

Tabla 8.7 Características del crucero Trieste

Desplazamiento estándar	10.500 t
Desplazamiento máximo	13.145 t
Eslora	196,60 m
Manga	20,60 m
Calado	6,70 m
Propulsión	Cuatro turbinas de vapor Parsons
Calderas	10
Potencia	150.000 caballos
Velocidad	35 nudos
Autonomía	4.160 millas a 16 nudos
Armamento	8 cañones de 203 mm 16 cañones de 10 mm 40 cañones de 40 mm 8 tubos lanzatorpedos de 533 mm

Fuente: *Jane's Fighting Ships 1940*

El 12 de enero de 1951, el Ministerio de Marina recibió un informe sobre el estado del pecio, firmado por una comisión de ingenieros navales, uno de los cuales, Jesús Alfaro Fournier, había visitado el buque en diciembre de 1950 en el dique seco de La Spezia. El ministro de Marina, almirante Francisco Regalado Rodríguez, pensó en darle utilidad militar como portaaviones, preservando así la función del crucero *Canarias*. Y aunque el proyecto excedía claramente a las capacidades técnicas e industriales del Consejo Ordenador, el 8 de febrero siguiente el consejo de ministros aprobó un crédito extraordinario para la compra del pecio.

La compradora, en realidad, había sido Elcano, que era una empresa pública controlada por el INI. El precio pagado a Micoperi fue de 960.000 dólares, 38.394.000 pesetas al cambio de la época. Ante la falta de divisas que entonces existía, el pago se fraccionó de la siguiente manera: 4.157.0000 pesetas en moneda española; 5.365.000 pesetas en divisas extranjeras (dólares, francos suizos y liras italianas) y 28.872.000 pesetas en minerales y metales a entregar en un puerto italiano. Asimismo se abonó 1.800.000 pesetas por el remolque y seguro hasta España, más otro medio millón en gastos varios, de modo que el pecio había costado 40.694.000 pesetas. Mediante sendos decretos de abril y junio de 1951 se concedía un crédito al Ministerio de Marina para que le devolviera las divisas al Ministerio de Comercio, que era quien lo había autorizado y facilitado.

Después de limpiar fondos y pequeñas reparaciones para garantizar la travesía hasta Cartagena, el 7 de junio de 1951 salió de La Spezia tras la estela del remolcador británico *Zealandia* y diez días después llegó al puerto inicial de destino. La idea era trasladarlo a Ferrol, pero para ello había que inspeccionarlo con más detalle y el personal de Bazán le practicó diversas obras antes de continuar viaje. Mientras tanto se produjo un cambio en el Ministerio de Marina y el 21 de julio cesó el almirante Regalado, entusiasta defensor de la operación del *Trieste*, y volvió el almirante Salvador Moreno Fernández, que ordenó una inspección más minuciosa del estado real del buque, de la que salió la decisión, considerando las enormes dificultades técnicas y el coste que ello supondría, de venderlo para chatarra, zanjando así el sueño entonces inalcanzable de transformar aquel resto en el primer portaaviones español.

El remolque llegó hasta Ferrol tras la estela del remolcador holandés *Thames*, lo que supuso una factura adicional. En un intento para recuperar parte de lo invertido, surgió la propuesta de instalar parte de la maquinaria del *Trieste* en el crucero *Navarra*, sobre el que inicialmente se había proyectado su modernización como crucero antiaéreo armado con piezas de 120 mm, pero la antigüedad de las máquinas hizo desistir del proyecto. Finalmente, el casco del *Trieste* quedó arrimado en Ferrol y algunos de sus materiales se utilizaron o fundieron para las obras del destructor *Oquendo*. Se pensó en utilizar alguno de sus generadores diésel para la central eléctrica del arsenal ferrolano, pero tampoco se llevó a cabo y, por último, sería desguazado en 1959.<sup>111</sup>

## 8.10 EL ASTILLERO NONATO DE BARCELONA

Entre los objetivos iniciales de la recién creada Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, figuraba la construcción de los buques necesarios siguiendo las directrices del INI, así como proponer las medidas destinadas para obtener un eficaz suministro de toda clase de materiales, promover las ampliaciones y la modernización de los astilleros españoles y proponer la construcción de nuevos astilleros o factorías de construcción naval para complementar la capacidad de producción de las factorías existentes.

Elcano inició en 1942 los estudios para la construcción de tres nuevas factorías en Barcelona, Sevilla y Valencia. Los emplazamientos obedecían a razones estratégicas y políticas, sobre todo después de que el propio Suanzes hubiera señalado la conveniencia de construir un astillero y una fábrica de motores en las dos ciudades de la costa mediterránea, frente a la tendencia a concentrar la industria naval en la ría de Bilbao. En el caso de Sevilla –que posee una larga tradición marinera a orillas del río Guadalquivir, al igual que sucede en otros países europeos–, poseía un emplazamiento idóneo para la construcción de un astillero moderno. Todo ello, además, crearía puestos de trabajo industriales en una zona agrícola y llevaría implícito la cualificación acelerada de la mano de obra necesaria.

El astillero de Barcelona se proyectó para la construcción naval y reparaciones de buques de todas clases. La factoría de Manises, en Valencia, para la fabricación de motores diésel de pequeña y mediana potencia y talleres de maquinaria auxiliar; y el astillero de Sevilla, debido a sus limitaciones, para la construcción de buques de tonelaje medio y embarcaciones menores. Para optimizar su rendimiento, en los anteproyectos de estas tres factorías se incorporaron las técnicas más modernas de construcción naval, referidas a los sistemas de prefabricación y el empleo de la soldadura eléctrica.

Después de la elección de los emplazamientos considerados más adecuados, en el transcurso de 1943 se solicitaron las concesiones de los terrenos necesarios y al año siguiente, cuando ya se habían obtenido, se negoció su compra. Respecto del astillero de Barcelona, en 1945 se consideró oportuno aplazar su

---

<sup>111</sup> *Op. cit.*, p. 81.

construcción hasta que las otras dos factorías proyectadas estuvieran en marcha, si bien Elcano mantenía vigente la concesión que había otorgado el Ministerio de Obras Públicas.

Posteriormente el emplazamiento se consideró inadecuado al estar afectado por el proyecto de ampliación del puerto y en 1946 se acordó su traslado al área de influencia de la Zona Franca, en unos terrenos de mejores características, figurando en el proyecto la construcción de un dique seco para buques de hasta 30.000 toneladas. Sin embargo, este retraso en el cambio de ubicación del astillero encontró en 1947 la oposición frontal del Ministerio de Marina, lo que obligó a Elcano al abandono definitivo del proyecto.<sup>112</sup>

## 8.11 LA LEY DE MARINA MERCANTE DE 1956 Y SU IMPACTO EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Antes de entrar a analizar el contenido de esta ley, y para situarnos en el contexto de la construcción naval en España, debemos decir que fueron nueve los buques iguales o mayores de mil toneladas acabados en el año 1955, con 47.761 TRB y 51.194 TPM. De ellos, cuatro incrementaron la flota de Trasmediterránea: *Ernesto Anastasio*, *Ciudad de Barcelona*, *Ciudad de Teruel* y *Ciudad de Toledo*. A estas cifras hemos de añadir 6.492 TRB y 6.672 TPM que representaban pequeños buques costeros, remolcadores y pesqueros, todos menores de mil toneladas.<sup>113</sup>

Uno de los mayores problemas al que se enfrentaría la nueva ley sería la falta de acero para la construcción de los nuevos buques, así como la escasez y las demoras en el suministro de la maquinaria para los equipos propulsores. A finales de 1955, se estaban construyendo en los astilleros españoles 50 buques a motor y tres a vapor mayores de mil toneladas de registro bruto; correspondían<sup>114</sup> a dos trasatlánticos, 12 petroleros, tres mixtos, ocho fruteros, 24 cargueros y cuatro bacaladeros; todos juntos sumaban 293.880 TRB y 374.090 TPM.

En 1954 la flota mundial<sup>115</sup> sumaba 97.421.526 toneladas de registro bruto; España tenía 1.309.244 toneladas, de las cuales el 59% excedía de 25 años y el 38% sobrepasaba cuarenta años de edad. Navegaban 148.126 toneladas de buques españoles construidos en el siglo XIX y se mantenían en servicio dos buques centenarios. La flota mercante francesa contaba en 1955 con 3.587.000 toneladas en servicio; esto representaba 850.000 toneladas más que antes de la guerra, siendo posible este ascenso por la reconstrucción y modernización de sus astilleros<sup>116</sup>. También la flota mercante alemana disponía en esa misma fecha de 1.031 buques con 2.357.002 toneladas, correspondiendo 841 unidades a buques de carga; de ese total de buques, dos tercios eran de reciente construcción, y el resto precisaba ser desguazado y reemplazado<sup>117</sup>.

Ante el estado de vetustez de la flota mercante española y la necesidad apremiante de actualizarla para hacerla eficaz y competitiva, el Gobierno dictó la Ley de 12 de mayo de 1956 de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española, que pretendía involucrar a armadores y constructores para que, en estrecha colaboración, procedieran en el más breve plazo posible a tomar las medidas pertinentes. Con anterioridad, ya se habían promulgado disposiciones encaminadas a conseguir los mismos fines, como la Ley de 2 de junio de 1939 sobre crédito naval, la de 5 de mayo de 1941 sobre primas a la construcción, la de 7 de mayo de 1942 encomendando al Instituto Nacional de Industria la

---

<sup>112</sup> VERICAT AZA, *op. cit.*, p. 253.

<sup>113</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1955), *Memoria*, p. 26.

<sup>114</sup> *Ibidem*, *Memoria*, p. 27.

<sup>115</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1955), *Memoria*, p. 27.

<sup>116</sup> "Construcción naval". *Revista General de Marina*, febrero 1956, p. 185.

<sup>117</sup> *Ibidem*, p. 186.



creación de empresas para incrementar la Marina Mercante –que dio lugar a la Empresa Nacional Elcano–, y la de 23 de diciembre de 1948 sobre primas a la navegación.

Aunque el Gobierno consideraba la eficacia de esas disposiciones y el avance positivo conseguido en la reconstrucción de la flota mercante española (la Empresa Nacional Elcano había construido 300.000 toneladas), ciertos hechos, como la Segunda Guerra Mundial y la situación española a la finalización de la misma, hicieron necesario articular el ordenamiento necesario sobre el que asentar una adecuada política naval. Las disposiciones de esta ley se referían a la regulación del tráfico marítimo y al plan de renovación y aumento de la flota. La protección al ejercicio de la navegación y a los astilleros, así como las bonificaciones fiscales a las empresas navieras españolas, ocupaban gran parte del articulado de esta ley. Para el cumplimiento de lo preceptuado en ella, el Ministerio de Hacienda consignaría las cantidades necesarias en los presupuestos del Estado. Las disposiciones más significativas de esta ley se encuentran en el Boletín Oficial del Estado de 13 de mayo de 1956.<sup>118</sup>

Correspondería al Ministerio de Comercio, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, la regulación del tráfico y las comunicaciones marítimas nacionales, adjudicando las líneas que conviniesen al interés nacional. Se estableció un plan decenal de renovación y aumento de la flota mercante que comprendía la construcción de un millón de toneladas de registro bruto entre los años 1956 y 1965. Si las órdenes de construcción de las empresas privadas no consiguiesen la cifra prevista en el período de desarrollo del plan, el Gobierno podría encomendar al Instituto Nacional de Industria la construcción del tonelaje de diferencia. Asimismo, el Gobierno autorizaría, a propuesta del Ministerio de Comercio, la importación de buques extranjeros de menos de diez años si no se lograba el ritmo previsto para la renovación y aumento de la flota por causas imputables a los astilleros nacionales. El artículo 10º de la ley dictaba que el tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional y los servicios de puertos quedaban reservados, exclusivamente, para los buques y artefactos navales de bandera y construcción nacional, así como los buques de pasaje nacionales adscritos a las líneas subvencionadas.

La cuantía de los préstamos que se otorgarían a las empresas españolas para la construcción de buques mercantes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de 2 de junio de 1939, sería del 80% del valor del buque que se hubiera de construir, siempre que los buques se ajustasen a los tipos del plan. La garantía de los préstamos podría consistir en primera hipoteca sobre el buque objeto del préstamo o sobre otros buques, u otra garantía que el Ministerio de Hacienda estimase suficiente. Los buques que disfrutasen de crédito naval deberían estar debidamente asegurados, y presentar ante el Instituto de Reconstrucción Naval una o varias pólizas contratadas con una entidad aseguradora española, inscrita en el Registro Especial de Seguros, que cubriera en cada momento la parte del préstamo, intereses y gastos correspondientes en la forma y con los requisitos que determinase el Ministerio de Hacienda.

La empresa española que, reuniendo las condiciones que especificaba la Ley de 2 de junio de 1939, procediese a construir un buque sin solicitar el préstamo que autorizaba esta ley, obtendría del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, previa solicitud correspondiente y con cargo a la Cuenta del Estado, un auxilio económico que se haría efectivo en metálico, equivalente al 16% del importe del préstamo que percibirían los buques según su categoría. Estas categorías eran: primera, para buques que se ajustaban a los tipos del plan; segunda, si eran buques especiales o artefactos flotantes de puertos, y tercera, si eran buques cuya construcción no se consideraba de interés para el plan de renovación y aumento de la flota.

---

<sup>118</sup> BOE n.º 134, de 13 de mayo 1956, pp. 3066-3071.

Las construcciones nacionales de buques mercantes, realizadas al amparo del plan de renovación y aumento de la flota, disfrutarían de primas a la construcción con porcentajes que dependerían del valor estimado para cada buque, y estarían destinadas a compensar las diferencias de coste en relación con el mercado exterior de construcción naval. El valor de la prima se fijaría anualmente por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Industria, con informe de los Ministerios de Hacienda y Comercio. Si el equipo propulsor fuera de construcción extranjera, la prima se reduciría en un tercio de su valor. Los buques de menos de 100 toneladas de registro bruto y los diques flotantes de menos de 650 toneladas de fuerza ascensional no disfrutarían de prima alguna.

El artículo 17º de la ley establecía que los buques de pasaje que se proyectasen para las líneas subvencionadas disfrutarían de una prima de construcción que fijaría el Gobierno en cada caso, considerando no solo los factores comerciales, sino también los de prestigio político. Además, se tendrían en cuenta los servicios a que dichos buques iban destinados y las exigencias de carácter militar. El artículo 18º establecía que tendrían la protección para ejercer la navegación comercial que esta ley otorgaba a las empresas navieras que realizasen algunos de estos servicios marítimos con buques españoles: líneas regulares de cabotaje, cabotaje libre, líneas exteriores de pasaje, servicios de soberanía, líneas exteriores de carga y navegación exterior libre.

Las normas por las que se protegería al cabotaje nacional consistirían en reducir al mínimo imprescindible las formalidades aduaneras de despacho de buques y mercancías, así como disfrutar de tarifas más beneficiosas en el impuesto de transportes y en los arbitrios portuarios. Igualmente, gozarían de bonificaciones en los servicios de practica y dispondrían de atraque y almacenes fijos. También se establecía que los servicios de soberanía se adjudicarían mediante concurso entre las empresas navieras nacionales, y que las líneas exteriores de pasaje serían auxiliadas económicamente cuando el Gobierno lo estimase necesario mediante la concesión a las mismas de primas a la navegación.

En cuanto a las dotaciones de los buques nacionales, se estipulaba que deberían ser españolas en condiciones normales de navegación, salvo en casos de fuerza mayor, en que los tripulantes subalternos podrían ser extranjeros, en una proporción que no excediese de la quinta parte de la plantilla de la dotación. Por último, y en lo que se refiere a la protección al ejercicio de la navegación, se dictaba que los navieros que percibieran primas a la navegación deberían destinar el 4 por ciento del importe de las mismas al Montepío Marítimo Nacional para contribuir a su sostenimiento.

En el apartado de protección a los astilleros, la ley regulaba que las industrias dedicadas a la construcción naval podrían acogerse a los beneficios del crédito naval para la obtención de las cantidades necesarias para la modernización de sus instalaciones durante los tres primeros años de vigencia. Tanto las obras como las mejoras deberían realizarse en el plazo de cuatro años, contados a partir de la fecha de publicación de la misma.

El importe de las cantidades que el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional asignase para ese fin no podría exceder del 15 por ciento de la suma destinada a la construcción de buques dentro de los primeros cuatro ejercicios económicos. El plazo de amortización de estos préstamos no podría exceder en ningún caso de 20 años. Las primas de navegación que se otorgasen durante el período de aplicación del plan de renovación de la flota estarían exentas, totalmente, de impuestos.

Durante el plazo de 10 años, establecido para el desarrollo y cumplimiento del plan de renovación y aumento de la flota, la construcción de buques en astilleros españoles, por encargo de empresas españolas y con destino a sus flotas respectivas, gozaría de una reducción de un 40 por ciento en los impuestos de derechos reales y timbres del Estado, en cuanto afectasen a todos los actos y contratos que se concertasen por razón de la construcción de buques. Las primeras transferencias de buques de nueva

construcción que formalizase la Empresa Nacional Elcano gozarían de exención total de impuestos, al igual que las primas a la construcción que se otorgasen.

## 8.12 LOS BUQUES-ESCUELA DE ELCANO

En septiembre de 1943 la Subsecretaría de la Marina Mercante dictó una disposición de ley en la que ordenaba que, con carácter provisional, todo buque de pabellón español de mil toneladas de registro bruto dispusiese de alojamiento para la admisión, como mínimo, de un alumno de Náutica. De forma paralela, la Empresa Nacional Elcano abordó el problema de la formación práctica de una manera realista y efectiva y puso en marcha un plan de prácticas a bordo de veleros y así lo expresa en su exposición de motivos, cuando dice que “el alumno de Náutica es todavía un estudiante –su propia denominación lo indica-, y como a tal, no sólo hay que ayudarle dándole facilidades, sino también ocuparse de su formación profesional en plan docente, con una organización de Escuela, donde además de inculcarle la disciplina necesaria para la que ha de ser su vida de subordinado al mando, al principio, y de mando sobre sus tripulaciones después, se le la instrucción teórica y práctica necesaria, a fin de obtener un oficial, no solo competente y técnico, sino también hombre de mar”.<sup>119</sup>

Las escuelas de Náutica no poseían entonces buques-escuela adecuados para el entrenamiento de la oficialidad de cubierta y máquinas. Para ello Elcano proponía la construcción de buques especializados, veleros y dos cargueros de línea, uno de propulsión diésel y otro de turbinas de vapor, que cumplieran con una doble función: formación profesional y transporte de mercancías. Incluso llegó a hablarse de que “tal vez más adelante se equiepe otra nueva unidad con turbinas de gas, en cuya técnica están bastante adelantados en Francia”.<sup>120</sup>

### 8.12.1 CASTILLO JAVIER, ESTRELLA POLAR Y CRUZ DEL SUR

En noviembre de 1943, Elcano decidió la habilitación de la goleta de tres palos *Castillo Javier* como buque-escuela para alumnos de la Marina mercante. Los trabajos se realizaron en el astillero Unión Naval de Levante y el 2 de febrero de 1944 –capitán, José Ruiz Aragón– zarpó en su primer viaje a vela rumbo a Barcelona, con una carga de nitrato y diez alumnos de Náutica. En octubre del citado año rindió viaje en Valencia y a la vista del deficiente estado de su casco, en 1946 sería desguazado.

Este buque había sido el yate de recreo francés *Azelma*. Había entrado de arribada en San Feliu de Guíxols y allí se encontraba el 25 de enero de 1939, cuando resultó alcanzado en un ataque de la aviación nacional. Replotado en febrero de 1940, pasó al control de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, que lo empleó en el transporte de carga general, cemento, azufre, abonos, trigo y naranjas, etapa en la que transportó casi 3.500 toneladas de mercancías y navegó más de 5.400 millas náuticas.

El segundo paso fue la adquisición de la goleta danesa *Romö*. Este buque había sido construido en 1939 en el astillero Gamble, Svendborg (Dinamarca), por encargo del naviero J. Lauritzen, para el entrenamiento de los futuros oficiales de su flota. De casco de madera, arbolaba tres palos y largaba aparejo de bergantín-goleta. Podía alojar a ocho alumnos de Náutica y poseía la solidez estructural necesaria para soportar las más duras navegaciones desde las frías aguas del Báltico al trópico del golfo de Guinea.

En abril de 1940, al producirse la invasión de Dinamarca por las tropas alemanas, la goleta *Romö* encontró refugio en la costa francesa del Atlántico, dirigiéndose después a Valencia. Allí se encontraba

<sup>119</sup> Revista de Información..., p. 2, septiembre de 1949.

<sup>120</sup> Revista de Información..., p. 5, marzo de 1949.

cuando la adquirió el armador Víctor Galiana Guiñón y en 1944 pasó a la propiedad de la Empresa Nacional Elcano, siendo renombrada *Estrella Polar*. Después de hacerle las obras necesarias para su nuevo cometido, el 3 de octubre de aquel año se procedió a su abanderamiento con el izado de la enseña nacional, en un acto de gran solemnidad.

El 13 de diciembre siguiente, el velero *Estrella Polar* zarpó del puerto de Barcelona en su primer viaje comercial con destino a Santa Cruz de Tenerife. El segundo viaje lo hizo cargado de pirita desde Huelva también hasta el puerto tinerfeño. En su tercer viaje volvió de nuevo al puerto de Santa Cruz de Tenerife, con un cargamento de sal procedente de las salinas de Cádiz y regresó al puerto de procedencia cargado de bidones de asfalto, tras lo cual inició viajes de cabotaje por la península. En 1960 se vendió a la sociedad Clipper, de Bahamas, que lo rebautizaría *Clipper Cutty Shark*.<sup>121</sup>

Como la goleta *Estrella Polar* resultaba insuficiente, la Empresa Nacional Elcano encargó al astillero Lacomba, en Valencia, la construcción de una goleta de tres palos nombrada *Cruz del Sur*, de casco de madera, que fue botada el 13 de marzo de 1947 y entregada el 15 de agosto siguiente. El capitán, el primer oficial y el maquinista naval impartían clases teóricas y prácticas a los alumnos y la preparación correspondiente para el examen de piloto. La tripulación la completaba un contraamaestre, dos marineros y un mayordomo-cocinero, de modo que los alumnos ayudaban y practicaban en toda clase de maniobras y trabajos a bordo.<sup>122</sup>

La capacidad inicial de 12 alumnos sería duplicada en 1951. En cada viaje transportaba carga, si bien los viajes resultaban onerosos para Elcano. Al año podía mover unas mil toneladas de mercancías y navegaba aproximadamente unas diez mil millas. Los viajes se hacían entre Canarias y la Península, consiguiendo de ese modo que los alumnos hicieran muchos días de mar, la mayor parte de ellos en navegación de altura.

En 1957 estuvo a disposición del Centro de Investigación y Actividades Acuáticas Submarinas (CIAS), entidad creada en 1954 por el almirante Bastarreche, etapa en la que realizó viajes con submarinistas militares en aguas de Baleares, Valencia y Barcelona. En 1960 causó baja y se vendió al armador de Bahamas Patrick Corce.

Para completar la flota de instrucción se proyectó la construcción de cuatro goletas de tres palos, de 600 toneladas de peso muerto y nueve nudos de velocidad, equipadas con un motor auxiliar de 300 caballos y una autonomía de 2.000 millas. Participarían del tráfico de carga y simultáneamente para la instrucción de alumnos de Náutica y Máquinas. Como buques de carga<sup>123</sup> podrían hacer tanto navegación de cabotaje como de altura. El proyecto correspondía al tipo O del Plan de Nuevas Construcciones y cada uno tendría capacidad para alojar a tres profesores y 16 alumnos, provenientes de las Escuelas de Náutica de Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife; el proyecto no pasaría del papel.<sup>124</sup>

### 8.12.2 PEDRO DE ALVARADO Y ALONSO DE OJEDA

La Empresa Nacional Elcano, conocedora de las mejoras implantadas en los planes de otros países e interesada en la formación de los futuros oficiales, introdujo reformas en los proyectos de los buques *Pedro de Alvarado* y *Alonso de Ojeda*, tipos M<sup>125</sup> y N<sup>126</sup> del Plan de Nuevas Construcciones, cuando estaban próximos a entrar en servicio, para que pudieran cumplir con dicho cometido. Es de advertir que

---

<sup>121</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, p. 76, Madrid.

<sup>122</sup> *Revista de Información...*, pp. 2-3, septiembre de 1949.

<sup>123</sup> La capacidad de carga proyectada era de 1.716 m<sup>3</sup> para granos y 1.247 m<sup>3</sup> para balas.

<sup>124</sup> *Revista de Información...*, p. 13, junio de 1949.

<sup>125</sup> Una descripción general del proyecto de este buque lo encontramos en *Revista de Información...*, p. 13, abril de 1949.

<sup>126</sup> En la misma línea del anterior, véase *Revista de Información...*, p. 11, mayo de 1949.

en sus orígenes habían sido diseñados como buques mixtos con capacidad para alojar a 34 pasajeros en clase única

La idea básica de estas escuelas flotantes, enfatizaba Elcano, consistía “en atraer más, si cabe, al alumno de Náutica, y especialmente al de máquinas, cada vez más escaso en estos últimos tiempos, además de atender debidamente a la formación práctica de estos futuros oficiales”.<sup>127</sup> En el plan de formación a bordo, además de habituarse al medio, se contemplaba la práctica en las operaciones de estiba, para lo que dispuso de un cuadro de profesores especializados dedicados exclusivamente a la formación profesional. Su permanencia duraría poco tiempo, debido al coste que ello implicaba.

Ambos buques disponían de dos aulas para clases teóricas en las especialidades respectivas. Los alumnos de máquinas tenían un taller independiente dotado de herramientas para trabajos manuales. El hecho de que los equipos propulsores fueran turbinas de vapor y motores diésel, respectivamente, permitía a los alumnos realizar las prácticas en buques similares y en la misma función, alternando en cada uno la mitad del periodo de embarque.

En el puente de mando, los alumnos de Náutica utilizaban un cuarto de derrota similar, dotado de instrumental adecuado para realizar las prácticas de navegación, sin entorpecer la labor del gobierno del buque. El número máximo de alumnos en cada uno era de 24 –aunque se había proyectado para un máximo de 30–, con un plantel de cuatro profesores y una tripulación máxima de 48 hombres. Hasta la extinción de la función docente en 1969, habían hecho sus prácticas en ambos buques más de 500 alumnos.

La construcción del buque *Pedro de Alvarado* se adjudicó al astillero de la Empresa Nacional Bazán, en Cartagena. Estaba propulsado por una turbina de alta presión y otra de baja presión, tipo multicelular sistema Rateau, que se alimentaba de vapor recalentado, desarrollaba una potencia de 7.000 caballos y mantenía una velocidad de 17,7 nudos. Entregado el 28 de noviembre de 1959, en 1960 inició un servicio regular entre Europa y Japón vía canal de Suez, con escalas en Alejandría, Filipinas y Hong Kong.

En el caso del buque *Alonso de Ojeda*, construido en Astilleros de Cádiz y entregado el 13 de julio de 1958, el equipo propulsor consistía en cuatro motores MAN tipo G8 VU, de 7.000 caballos de potencia y mantenía una velocidad de 16,5 nudos, aunque en las pruebas de mar alcanzó 18,5 nudos. Al igual que el buque *Pedro de Alvarado*, en 1960 navegó en la mencionada línea entre Europa y Japón, lo que constituía un aliciente excepcional para la formación de los alumnos.

El buque *Pedro de Alvarado* perteneció a la Empresa Nacional Elcano hasta 1972, año en el que se vendió a la compañía Marasia, mientras que el buque *Alonso de Ojeda* causó baja en la flota de ENE en mayo de 1973, cuando se vendió a Naviera Costa-Vasca. El primero fue desguazado en febrero de 1976 en la ría de Ferrol y el segundo en noviembre de 1980.

Hasta 1958, los alumnos que embarcaban en Elcano para hacer sus prácticas hacían el primer año obligatoriamente en los motoveleros *Estrella Polar* y *Cruz del Sur*. En función de las calificaciones obtenidas, los primeros clasificados continuaban su periodo formativo en los petroleros, que entonces eran los más codiciados; los segundos pasaban a los buques de carga seca, fruteros y madereros y el resto embarcaba en los carboneros.

---

<sup>127</sup> *Ibidem*, p. 11, mayo de 1949.

Las principales características de los buques-escuela veleros de Elcano se recogen en la tabla 8.8 y los principales hitos y características de los buques *Alonso de Ojeda* y *Pedro de Alvarado* se resumen en la tabla 8.9.

Tabla 8.8 Características de los buques-escuela veleros de ENE

Buque	<i>Castillo Javier</i>	<i>Estrella Polar</i>	<i>Cruz del Sur</i>
Tonelaje bruto	177 t	144 t	196 t
Tonelaje neto	134 t	95 t	121 t
Peso muerto	220 t		
Eslora total	34,20 m	30 m	34,20 m
Eslora e.p.p.		28 m	
Manga	8,34 m	7,20 m	8,35 m
Puntal	3,60 m	3,45 m	3,84 m
Calado	3,23 m	2,74	3,20 m
Propulsión	Una máquina alternativa	Un motor semi diésel Tuxham	Un motor diésel
Potencia	100 CV	120 CV	100 CV
Velocidad	10 nudos	7 nudos	10 nudos

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping* y Lista Oficial de Buques 1939-1948

Tabla 8.9 Hitos y características de los buques *Pedro de Alvarado* y *Alonso de Ojeda*

Buque	<i>Pedro de Alvarado</i>	<i>Alonso de Ojeda</i>
Astillero	Bazán Cartagena	Astilleros de Cádiz
Nº de construcción	115	46
Puesta de quilla	27 febrero 1957	13 agosto 1956
Botadura	25 octubre 1958	20 diciembre 1956
Entrega	28 noviembre 1958	13 julio 1958
Registro bruto	5.120 t	4.753 t
Registro neto	2.444 t	2.400 t
Peso muerto	7.571 t	7.539 t
Desplazamiento	11.295 t	11.410 t
Eslora total	126,61 m	128,03 m
Eslora e.p.p.	122,00 m	122,00 m
Manga	17,22 m	17,20 m
Puntal	8,43 m	10,83 m
Calado	7,58 m	7,63 m
Propulsión	Dos turbinas de vapor Rateau Bretagne	Cuatro motores diésel MAN
Potencia	7.000 CV	7.000 CV
Velocidad	17,7 nudos	18,7 nudos
Tripulantes	36	36
Alumnos	24	24
Señal distintiva	EBXC	EARW

Fuente: Lista Oficial de Buques de España 1959-1960

**CAPÍTULO IX EL RENACIMIENTO DE TRASATLÁNTICA (1948-1958). EL CONDE DE RUISEÑADA Y LOS BARCOS DE UNA ÉPOCA**





## 9.1 EL RENACIMIENTO DE COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

### 9.1.1 PANORAMA DE TIEMPOS DIFÍCILES

Cuando aún la guerra civil no había terminado, un decreto de 17 de febrero de 1939 incautó a favor del nuevo Estado todos los buques útiles de Compañía Trasatlántica; de la lista solo quedaron fuera el pontón carbonero *Alicante* y los buques *Argentina* y *Uruguay*, que estaban hundidos en el puerto de Barcelona. En el mes de julio, Trasatlántica envió una carta al ministro de Industria en la que reclamaba el reconocimiento del contrato con el Estado vigente antes de julio de 1936 y el pago de los servicios que la compañía había hecho a favor del bando nacional durante la contienda; la respuesta fue decepcionante para la maltrecha Trasatlántica, pues sus pretensiones en unos momentos difíciles en todos los aspectos sobrepasaban cualquier posibilidad de entendimiento.

De ahí que el Gobierno, con la excusa de que se interrumpieran los servicios trasatlánticos, y al amparo de lo dispuesto en la ley de 1 de septiembre de 1939 sobre intervenciones de sociedades mercantiles, decretó la incautación de Compañía Trasatlántica<sup>1</sup> y las gestiones necesarias para la liquidación del contrato con el Estado, en el que éste asumía las posibles pérdidas en la explotación del servicio. En octubre siguiente sería nombrado un consejo oficial que se encargaría de la administración de la empresa y comenzaría su actuación a partir del 1 de noviembre presidido por el almirante Ramón Nuche Dolarea y cinco vocales, entre ellos Luis Díaz de Pinedo, como interventor del Estado y Juan Claudio Güell Churruca, en representación de la propiedad.

Señala Díaz Cano que “en puridad se trataba de una incautación que sólo afectaba a los buques destinados a servicios de comunicaciones marítimas interoceánicas”<sup>2</sup>, pues el resto de la flota quedaba bajo control del consejo de administración de la compañía, aunque sus medios eran escasos y estaban inoperativos.

Un asunto delicado fue la recuperación del trasatlántico *Magallanes*, que se encontraba retenido en el puerto de Estambul desde 1937. El 25 de junio del citado año, cuando regresaba a la España republicana de su segundo viaje a Odessa (URSS), abordó y echó a pique en los Dardanelos al buque mercante italiano *Capo Pino*.<sup>3</sup> La cuestión se resolvió abonando un total de 75.000 libras esterlinas y otras 3.000 libras en concepto de gastos portuarios y costas diversas, permitiendo de ese modo las gestiones para su rescate ante el gobierno turco. En diciembre de 1939 el barco regresó a España bajo el mando del capitán de fragata Francisco Núñez Rodríguez, que años después sería capitán general del Departamento Marítimo de Ferrol. A su llegada a Cádiz, el buque fue sometido a una importante reforma, de la que quedó con capacidad para 607 pasajeros, alojamiento para 180 tripulantes y bodegas con capacidad para 2.100 toneladas de carga.

El buque *Antonio López* sería transformado en carguero para el servicio trasatlántico y el mismo camino seguiría el buque *Manuel Calvo*, realizándose los trabajos en el astillero de Matagorda, mientras que el buque *Habana*, que había sufrido un grave incendio cuando se encontraba en el puerto de Bilbao, sería reconstruido como buque mixto con gran capacidad de bodega y apenas un centenar de pasajeros. Así transcurrieron los cuatro primeros años de la España de la autarquía en lo que a los principales movimientos de la flota de Trasatlántica se refiere.

<sup>1</sup> Boletín Oficial del Estado, 30 de septiembre de 1939.

<sup>2</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 150.

<sup>3</sup> Propiedad desde 1930 de la Cía. Genovese di Navigazione a Vapore, S.A., era un buque construido en el astillero Swan, Hunter & Wigham Richardson, construcción nº 733, en Newcastle (Inglaterra) y salió a navegar en marzo de 1905 con el nombre de *Benue* (Elder & Dempster).

La incautación se extenderá hasta el 25 de noviembre de 1943 y arrojaría un superávit de 4,6 millones de pesetas. El posicionamiento político de Juan Antonio Güell, enfrentado al nuevo régimen franquista, le obligaría a alejarse de la gestión de Trasatlántica, cuya presidencia, tras la etapa de Ramón Nuche Dolarea, fue ocupada por su cuñado José Bertrán Musitu, quien había intervenido activamente en 1932 en el proceso de liquidación del contrato entre el Estado y la compañía. La complejidad de la situación y las dificultades de todo tipo le llevarán a presentar su dimisión en agosto de 1941, aunque que no le sería aceptada y se comprometió a seguir hasta que se lograra un acuerdo en la liquidación definitiva del contrato de soberanía. En ese punto de inflexión se incorpora Juan Claudio Güell y Churruca, hijo de Juan Antonio Güell, como vicepresidente; su tío político seguirá en el cargo hasta noviembre de 1943, en que presentaría de nuevo su dimisión y esta vez sí le sería aceptada, permaneciendo como letrado asesor hasta su fallecimiento en 1957.

El 16 de noviembre de 1943, Juan Claudio Güell, conde de Ruiseñada, fue nombrado presidente de Compañía Trasatlántica. Hombre de formación universitaria y viajero frecuente, monárquico convencido, apoyaría políticamente al nuevo régimen, aunque tendría que demostrar una gran habilidad para mantener el rumbo mercantil de la naviera que arrastraba una situación difícil y aún tardaría unos años en remontar dentro del nuevo marco legal. Juan Claudio Güell incorporará a la comisión delegada a varias figuras destacadas.<sup>4</sup>

Trasatlántica insistió ante el Gobierno en la declaración de nulidad de todas las disposiciones sobre la compañía habidas durante la Segunda República y la guerra civil. Respecto del contrato de 1910 solicitará una compensación de 4,5 millones de pesetas por la utilización del buque *Marqués de Comillas* y las acciones necesarias para la recuperación del buque *Manuel Arnús*, a pesar de que entonces no existían relaciones diplomáticas con México y cuyo resultado final ya conocemos.

Asunto complejo, que habría de prolongarse en el tiempo, es el referido a la liquidación definitiva de las cuentas entre el Estado y Trasatlántica, referido al contrato firmado en 1910. Mediante orden de 5 de diciembre de 1939, el Gobierno establecerá los criterios oportunos y dispuso la creación de una comisión informativa que tendría un plazo de seis meses para emitir un dictamen sujeto a la aprobación del Ministerio de Industria y Comercio y su correspondiente plazo para las alegaciones por parte de la naviera hasta su aprobación definitiva por el consejo de ministros.

La comisión cumplió con su cometido y envió sus conclusiones al Consejo de Estado para su definitiva resolución; sin embargo, habrían de transcurrir siete años para que este conflicto quedara resuelto. La aprobación definitiva se produjo tras la publicación de la ley de 22 de diciembre de 1949, mediante la cual el Estado reconocía una deuda de 9,5 millones de pesetas, muy lejos de la pretendida por la compañía, que ascendía a 25 millones de pesetas. Además, el Estado asumía, hasta su extinción, los intereses y amortizaciones de los empréstitos emitidos en 1925 y 1928. Trasatlántica, atada de pies y manos, daría por buena esta liquidación, pues además de la cantidad reseñada recuperaba la propiedad de los buques *Marqués de Comillas* y *Magallanes* y, al mismo tiempo, cancelaba contra pérdidas los balances del periodo comprendido entre 1936 y 1939, pues muchos de ellos tenían difícil justificación. Aun así, el cobro definitivo de la liquidación aceptada se demoraría hasta el 18 de junio de 1952.

Esta anómala actuación del Gobierno, que afectaba única y seriamente a la compañía, queda reflejada en la memoria de 1947, cuando se lamenta de que “si esta orientación intervencionista, por parte del

---

<sup>4</sup> Se trataba de Patricio Satrústegui López, Ignacio Villalonga Villalba, presidente del Banco Central; Enrique de Satrústegui, barón de Satrústegui; José Gil de Biedma y Francisco Sert López, como vocal del consejo. En esta reordenación aparecen las figuras del director y subdirector, cargos para los que fueron nombrados José María Cervera y Castro, con un sueldo anual de 60.000 pesetas y Luis García Fernández, quien tras la dimisión del primero en noviembre de 1947 pasó a ocupar su puesto a partir de octubre de 1948.

Estado, afecta a todos los campos de la economía –agricultura, industria y comercio– claro que han de reflejarse de modo muy directo en la navegación, que si, por una parte, ha de construir, de otra, ha de transportar y, en una cadena de intereses, el coste de estas explotaciones, con relación a la competencia, ha de colocar en situación de inferioridad a determinados países (...) Es evidente, que, por lo que afecta a España, si ha de satisfacer todas sus necesidades de transporte marítimo, ha de aumentar su tonelaje”.<sup>5</sup>

Trasatlántica estimaba dicho aumento en unas 700.000 toneladas sobre el millón de toneladas entonces existente, lo cual colisionaba con la realidad, pues el ritmo de construcción de la industria naval española no podía sobrepasar unas 50.000 toneladas anuales. Cifra consideraba exigua considerando el tonelaje que había de reponerse, de ahí la existencia de un comprensible pesimismo sobre la meta, aún lejana, para conseguir la posición deseada.

Otro asunto espinoso que estaba pendiente de resolución era el referido a la liquidación con los obligacionistas de Trasatlántica. En 1942 la compañía arrastraba una deuda –que no estaba avalada por el Estado– de algo más de 75 millones de pesetas. Para suavizar las tensiones se admitió al presidente de la asociación de obligacionistas, Emilio Rincón Jiménez, conde de Monte Real, como miembro de la junta de gobierno de la compañía y en una primera aproximación, la naviera propuso una quita del 50% sobre la deuda a amortizar, con el argumento de una pérdida estimada de capital del 33,72% del valor de la compañía con motivo de la guerra y las dificultades existentes para retomar la singladura después de tres años de conflicto armado. Una junta de obligacionistas celebrada el 11 de agosto de 1942 aprobó el convenio definitivo, aunque en 1945, en el momento de una difícil situación financiera, hubo que negociar un nuevo acuerdo por el que el pago de la deuda se haría al 50% en metálico y el resto en acciones preferentes de la serie B. Dicho acuerdo sería firmado el 13 de septiembre de 1946 y admitido por la mayoría de los obligacionistas.<sup>6</sup>

Logrado un acuerdo después de la liquidación del contrato con el Estado y firmado el convenio con sus acreedores y obligacionistas, el capital social de Compañía Trasatlántica quedó constituido por 71 millones de pesetas en acciones ordinarias, preferentes A y preferentes B, por valor de 500 pesetas y 250 pesetas, respectivamente; momento en el que Emilio Botín entra en el consejo de administración en representación del Banco Hispano Colonial, que era accionista de la compañía. Además, Trasatlántica tuvo que regularizar el ejercicio correspondiente a 28 años, que era el tiempo que había estado intervenida por los tres regímenes que España tuvo durante ese período.<sup>7</sup>

De acuerdo con las normativas reguladoras del nuevo régimen, Trasatlántica se acogería a los beneficios de la ley de 5 de diciembre de 1941 sobre regulación de cargas financieras de sociedad afectadas directamente por la guerra, caso de incautación de la compañía, pérdida de buques, hundimientos, expolios y averías. En 1944 el Ministerio de Hacienda concedió a la compañía la posibilidad de computar en sus balances de cinco ejercicios las pérdidas generadas por la guerra, que Trasatlántica evaluó en 47.454.982,52 pesetas; sin embargo, mediante resolución de 5 de junio de 1946, se establecerá en 5.842.062,13 pesetas la cantidad máxima que podía amortizar,<sup>8</sup> lo cual era muy inferior a lo pretendido; la situación se agravaría con la obligación de contratar elevadas pólizas de seguros con cobertura de guerra, debido a la situación internacional.

<sup>5</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1947), *Memoria*, p. 24.

<sup>6</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 154. Refiere el autor que de las 140.468 obligaciones existentes se adhirieron al acuerdo un total de 130.049.

<sup>7</sup> En realidad, Trasatlántica había permanecido casi veinte años incautada, de manera total o parcial, primero en la Dictadura de Primo de Rivera, después durante la Segunda República y por último hasta 1945, si bien había alcanzado una cierta autonomía desde que el 16 de noviembre de 1943 ocupó la presidencia Juan Claudio Güell y Churruga, conde de Ruiseñada, que iniciaría, en breve, una nueva etapa en la entonces casi centenaria Compañía Trasatlántica.

<sup>8</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 155.

A finales de 1951, los esfuerzos que se habían hecho para proceder al cierre definitivo de los ejercicios que afectaban a la liquidación con el Estado, parecía que encontraban obstáculos insalvables. “Se ha llegado al convencimiento de que resulta imposible hacerlo, debido a la complejidad de este trabajo que afecta a tantos ejercicios”<sup>9</sup>, por lo que se tomaría la decisión de aplazar la celebración de la junta general extraordinaria de accionistas hasta que fuera posible formalizar los balances y, mientras tanto y para facilitar el inmenso trabajo, se pedía la adopción de varios acuerdos de índole financiera y el reconocimiento a la plena propiedad de los buques *Marqués de Comillas* y *Magallanes*.<sup>10</sup>

El cobro del saldo pendiente quedaría resuelto el 18 de junio de 1952, fecha en la que le fue abonada la cantidad de 9.416.266,84 pesetas; el consejo de administración de Trasatlántica celebró la situación, pues habían transcurrido veinte años “por el hecho de que por fin haya podido ponerse término a este arduo problema y reitera su gratitud a las personas que con tanto celo contribuyeron a ello”.<sup>11</sup>

### 9.1.2 LA FLOTA DE TRASATLÁNTICA EN LA POSGUERRA

En agosto de 1943, Presidencia del Gobierno instó a Trasatlántica a la reparación o desguace de los buques *Argentina* y *Antonio López*, dado el penoso estado en el que se encontraban, fueron desguazados en 1945 y 1946. El primero había sido el antiguo trasatlántico *Reina Victoria Eugenia*, que entonces era un amasijo de hierros en el que nada se apreciaba de sus años de esplendor. En 1943 vendió el buque *Mogador* en 1,6 millones de pesetas a Cabo Hermanos, de Málaga; en 1944 acudió al concurso convocado para la Empresa Nacional Elcano para el arriendo de los buques *Castillo Ampudia* y *Castillo Madrigal*, siéndole arrendado el primero en marzo del citado año por 713.196 pesetas anuales. Cuando se procedió a su reconocimiento en el dique seco de Euskalduna, se comprobó que precisaba reparaciones por valor de 1,5 millones de pesetas; los hechos demostrarían que no fue una buena decisión, apremiado por las circunstancias y la voracidad de Elcano.

En 1946 la compañía se interesó por la adquisición del trasatlántico ex alemán *Olympia*, con capacidad para 650 pasajeros. Dadas las circunstancias, el Gobierno autorizó la operación condicionada a que consiguiese las divisas para su adquisición. Trasatlántica hizo gestiones con el ministro de Industria y Comercio, el IEME y el Banco Hispano Americano para obtener el dinero preciso y depositó un anticipo de 250.000 dólares, pero llegó tarde pues se le había adelantado Ybarra y Cía., que lo había comprado en una operación a través de la banca argentina, cuya bandera ostentaría con el nombre de *Juan de Garay*; los hechos demostrarían que sería un buque malo y poco rentable, por lo que no hubiera sido una buena compra.

En 1947 la compañía dio por definitivamente por perdido el buque *Juan Sebastián Elcano*, incautado por la URSS. En 1948, después de su reconstrucción, se reincorporó el buque *Habana*, que sería adscrito a la línea de Méjico y en aquel año aún no había comenzado la modernización de los buques *Magallanes* y *Marqués de Comillas*, “no ha podido comenzarse aún porque, pese a nuestros cotidianos e incansables esfuerzos, todavía no hemos podido adquirir, ni en España ni en el extranjero un buque nuevo que entre en la línea que aquellos sirven mientras se efectúan en ellos las obras necesarias que, por su envergadura, han de ser forzosamente de larga duración.”<sup>12</sup>

De modo que en 1948 la flota de Compañía Trasatlántica estaba formada por cinco buques –*Marqués de Comillas*, *Magallanes*, *Habana*, *Manuel Calvo* y *Castillo Ampudia*–, aunque de ellos sólo navegaba en el tráfico de pasajeros el trasatlántico *Habana* y los dos últimos, como simples cargueros. Los dos

---

<sup>9</sup> Libro de actas CTE, 19 de diciembre de 1951, pp. 33-34.

<sup>10</sup> Libro de actas CTE, 26 de noviembre de 1951, pp. 28-30.

<sup>11</sup> Libro de actas CTE, 24 de junio de 1952, p. 98.

<sup>12</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1948), *Memoria*, p. 22.

primeros estaban inmovilizados y sometidos a obras de gran carena y los plazos de finalización se retrasaban continuamente debido a las dificultades en el suministro de materiales y cortes de fluido eléctrico.

Los intentos del conde de Ruiseñada para comprar barcos en el extranjero se convirtieron en una dificultad apreciable debido a las trabas de la Administración y la falta de divisas, pues las que obtenía la compañía debían pasar obligatoriamente a las arcas del Estado y a ello contribuía la actitud enconada del presidente del INI, Juan Antonio Suanzes, contrario a cualquier actuación que no pasara por la industria nacional. Razón por la cual “no hemos podido adquirir algunos barcos que se ajustaban al tipo de nuestro tráfico, así la del vapor *Jagiello*, con capacidad para 600 pasajeros, y la del *Borinquen*. Esta situación nos llevó por vía de ensayo, al arrendamiento de la motonave *Conde de Argelejo*, con cuya operación hemos establecido contacto con la Empresa Nacional Elcano”.<sup>13</sup>

Estos bajos niveles de operatividad también se verían complicados por las dificultades para el suministro de combustible. A comienzos de 1948 hubo serios motivos de abastecimiento después de que en diciembre de 1947 fueran suprimidos los suministros que habitualmente Trasatlántica hacía a través de Shell en el puerto de Lisboa, y mientras se consiguió firmar un contrato con la Standard, para el abastecimiento en Ceuta, “recibimos una desinteresada y gran ayuda de la Compañía Española de Petróleos, que nos suministró en Santa Cruz de Tenerife hasta que nuestros buques pudieron tomar el grueso de su petróleo en Ceuta”.<sup>14</sup>

A partir de 1948, además, Trasatlántica decidió entrar en un proceso de diversificación empresarial y decide participar en el astillero Corcho, en Santander; Compañía Electra Hispano-Marroquí, Gabarrajes de Bilbao, Comisariado Español Marítimo, Sociedad Hidroeléctrica del Chorro, Duro Felguera, Compañía Telefónica Nacional de España, Compañía Española de Petróleos, Construcciones Aeronáuticas y la Compañía de Navegación a Filipinas y Extremo Oriente.<sup>15</sup>

La incautación del buque *Manuel Arnús* en el puerto de Veracruz por el Gobierno de México pareció encontrar una posible solución en 1951 cuando, a través de los agentes en el citado puerto, se recibió una carta del licenciado Tomás Noriega “en la que da cuenta de que persona influyente se compromete a gestionar una solución favorable” al pleito que Trasatlántica mantenía ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación. En la citada carta, el oferente aceptaría a modo de retribución un 20% de la cantidad que se obtuviera como indemnización, propuesta a la que la Junta de Gobierno de Trasatlántica dio su conformidad.<sup>16</sup> Los hechos demostrarían que los esfuerzos resultaron inútiles.

En julio de 1952, Compañía Trasatlántica formalizó con la Empresa Nacional Elcano la adquisición de dos buques que mantenía arrendados, *Explorador Iradier* y *Conde de Argelejo*, que fueron renombrados *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*, respectivamente. El precio de compra de ambos buques ascenderá a 199 millones de pesetas. En el epígrafe 9.4 se detalla con amplitud el proceso de cada uno de ellos. Asimismo, en septiembre de 1951 firmó con Elcano la adquisición de los buques *Monasterio de Guadalupe (C-2)* y *Monasterio de La Rábida (C-3)*, del Plan de Nuevas Construcciones, que estaban en gradas en el astillero de La Naval de Sestao y Euskalduna. Serían rebautizados *Guadalupe* y *Covadonga* y entraron en servicio en mayo de 1953. En el epígrafe 9.5 abordamos con amplitud la gestión de ambos.

<sup>13</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1949). *Memoria*, p. 12. El precio del crudo había experimentado fuertes alzas en los dos últimos años de la década de los años cuarenta, al pasar la cotización del dólar de 16,40 pesetas en enero de 1949 a 23,64 pesetas en octubre y 39,90 durante 1950.

<sup>14</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1948), *Memoria*, p. 24.

<sup>15</sup> Esta sociedad se formó junto a la Compañía General de Tabacos de Filipinas, Naviera Aznar y Naviera Vascongada. COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1953), *Memoria*, p. 16.

<sup>16</sup> Libro de actas CTE, 15 de septiembre de 1951, *ibidem*, p. 7.

### 9.1.3 SIETE BUQUES DEL TIPO C-1-B

La mayor demanda de pasaje y la necesidad de introducir mejoras determinó la decisión de realizar modificaciones en la cámara turista B de los buques *Marqués de Comillas* y *Magallanes*, equipando ambos con una sala de estar adecuada. Los trabajos se realizarían en el astillero Corcho e Hijos, en Santander, por un importe de 126.350 pesetas. En el primero de los buques citados había sido preciso, asimismo, realizar obras que afectaron a 57 planchas e importaron 3.396.665,95 pesetas.<sup>17</sup> Las paradas se habían aprovechado, además, para hacer reparaciones tras las averías sufridas en los puertos de La Guaira y El Musel, y otras producidas en los costados durante las escalas habituales en el puerto de Santander, debido a la carencia de defensas adecuadas, lo cual motivó una petición del conde de Ruiseñada al presidente de la Junta de Obras del Puerto de Santander, que fue atendida con prontitud. Asimismo, en los buques *Marqués de Comillas* y *Habana* serían montados en 1948 radares de segunda mano, cumpliendo así con la normativa marítima de EE.UU. para el acceso a sus puertos.

En noviembre de 1951 se tomó la decisión de vender el buque *Manuel Calvo* a la compañía mercantil española Transoceánica Hispana, S.A. El buque estaba fletado desde el 16 de julio último por la sociedad Turia, S.A. y había ejercido el derecho contemplado en la cláusula de fletamento a favor de la empresa mencionada, para lo cual la junta facultó al director general, Luis García Fernández, para que actuara en consecuencia. Finalmente, el buque fue vendido en 3,5 millones de pesetas, cuando seis meses antes había rechazado una oferta de cinco millones de pesetas de una compañía belga; todavía habría de navegar casi cinco años más en su condición de simple carguero rebautizado con el nombre de *Drago*.<sup>18</sup>

La voracidad de Elcano parecía que no tenía fin. Una revisión de precios hizo que el arriendo del buque *Castillo Ampudia* pasara de 250.000 pesetas mensuales en 1951 a 415.000 pesetas a partir del 1 de enero de 1952.<sup>19</sup> A Trasatlántica le pareció excesivo el aumento, “aún en las circunstancias actuales del mercado de fletes, ya que pudiera originar pérdidas importantes si se produjera baja en las circunstancias favorables actuales, muy posible en las fluctuaciones a que está sometido este negocio”<sup>20</sup>, por lo que intentó negociar con Elcano una rebaja del precio.

En diciembre de 1951, el presidente de Trasatlántica cursó una carta a la Cámara de Comercio Americana en España en la que, basándose en el hecho de que las mercancías que con cargo al reciente crédito concedido por EE.UU. a España, el 50% había de venir en buques nacionales, “y las actuales disponibilidades de material por parte de los armadores españoles son insuficientes para tal volumen de carga”<sup>21</sup>, exponía la conveniencia de adquirir un lote de siete buques tipo C-1-B, procedentes del “surplus” de guerra, que estaba en venta en EE.UU.

La compra de estos buques se podía hacer mediante un crédito por valor de ocho millones de dólares, del que había que desembolsar el 25% al contado y el resto en veinte años. La compra sería gestionada por el Gobierno español, quien ofrecería los buques a los navieros españoles que preferentemente cubrieran las líneas comerciales entre EE.UU. y España.

Para su adjudicación se proponía que se tuviera en cuenta las pérdidas de buques sufridas por las navieras españolas durante la guerra civil y la guerra mundial, y la explotación que estas unidades habrían de tener en la generación de divisas necesarias para atender a los plazos de pago de los créditos. Como es conocido, la propuesta del presidente de Trasatlántica colisionaba frontalmente con la política autárquica

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 17. El 22 de febrero de 1952 se firmó la escritura de compra-venta, en la que el precio pagado fue de 3.500.000 pesetas y la entrega se efectuó el día 25 del citado mes en Avilés.

<sup>18</sup> Permaneció en servicio hasta 1958 y en diciembre de ese año fue desguazado en Bilbao.

<sup>19</sup> Libro de actas CTE, 19 de diciembre de 1951, pp. 33-34.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 34.

<sup>21</sup> *Ibidem*, 19 de diciembre de 1951, p. 37.

de Juan Antonio Suanzes, por lo que sólo quedó reflejada en el libro de actas de la compañía y en la correspondencia cruzada entre las instancias implicadas.

Aquejado de males de costosa reparación, en 1953 también se decidió el amarre en el puerto de Bilbao del trasatlántico *Magallanes*, a la espera de reformas, entre ellas la proyectada sustitución de las turbinas de vapor por motores diésel, lo que nunca llegó a producirse. Así permaneció hasta febrero de 1957, en que se vendió a Desguaces y Salvamentos del Nervión, siendo desmantelado en el puerto de Santurce.

Sobre el triste final de este buque, González Echegaray escribe, lacónico, que “cuando después de cinco años de inactividad ya estaba convertido en un montón de chatarra oxidada, escorado y triste a la vista del tráfico de la ría, su muerte, mejor, su entierro, fue totalmente una obra de misericordia.”<sup>22</sup>

#### 9.1.4 TRASATLÁNTICA CENTENARIA

En 1950 Compañía Trasatlántica celebró su centenario con diversos actos que se desarrollaron en Santander, Cádiz y Barcelona, donde pronunció una conferencia el conde de Ruiseñada. Durante el mes de agosto de aquel año y en el puerto principal de Cantabria, el trasatlántico *Magallanes* sirvió de hotel flotante para alojar a destacadas representaciones del Estado. Los actos se completaron en Comillas, hasta cuyas aguas llegó el citado trasatlántico; González Echegaray recordará que, desde la gran revista naval de los buques de Antonio López en 1881, con la asistencia del rey Alfonso XII, no se había presenciado en aguas de Cantabria un acontecimiento análogo, ni se había visto un trasatlántico tan cerca de la tierra.

En realidad, no se correspondía con el centenario histórico, puesto que Compañía Trasatlántica Española había sido constituida en 1881, de modo que entonces sólo cumplía 69 años; lo que en realidad conmemoraba eran los cien años del inicio de los negocios de Antonio López en Cuba, en torno a 1850, como hemos explicado en el capítulo 3. Celebración que parece apresurada, aunque todo parece indicar que se trataba de aprovechar una fecha emblemática como era 1950, ecuador del siglo XX.

El conde de Ruiseñada aprovechó la oportunidad de su discurso para enfatizar la trayectoria patriótica de Compañía Trasatlántica, a pesar de las vicisitudes sufridas en el transcurso del tiempo, como los avatares previos y posteriores de la guerra de 1898, la Primera Guerra Mundial y la Segunda República; los especiales vínculos con las ciudades de Barcelona y Cádiz y para dejar constancia de lo que había sido la naviera hasta entonces se publicó un libro titulado *Cien años de vida sobre el mar*, encargado al escritor y periodista Francisco de Cossío.

A pesar de que las cosas no eran como se reflejaban, la supuesta “buena sintonía” que existía entre la propiedad de Trasatlántica y el Estado, se advierte en las *Memorias* correspondientes a 1951 y 1952, en las que se destaca el nombramiento de Francisco Gómez de Llano para el cargo de ministro de Hacienda, “aunque lamentamos sinceramente vernos privados de su eficaz colaboración en la Junta de Gobierno, a la que venía perteneciendo desde 1943 al ser nombrado vocal representante del Estado.”<sup>23</sup>

Cuando se produjo el cese del ministro Gómez de Llano, estaba previsto que regresara a su cargo de vocal del Estado en la junta de gobierno de Trasatlántica, pero quedó en suspenso debido a su nombramiento como embajador ante la Santa Sede. Otro dato de la aparente sintonía entre las partes lo constituye la concesión, en 1954, de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo, al director general de Trasatlántica, Luis García Fernández.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1962). *Los tres Comillas*, p. 34, OFICEMA, Madrid.

<sup>23</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1951), *Memoria*, p. 14.

<sup>24</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1954), *Memoria*, p. 16.

Sin embargo, Díaz Cano sostiene que fruto de las fluidas relaciones existentes entre la dirección de la naviera y el aparato del Estado, Trasatlántica obtuvo trato de favor para la adquisición de buques, y así aparece reflejado en la Memoria correspondiente a 1952, cuando agradece a la Empresa Nacional Elcano “las facilidades y buen deseo que, en todo momento, hemos encontrado en ella y que ha contribuido grandemente al logro de nuestros propósitos, tanto en la adquisición de los citados buques (*Conde de Argelejo* y *Explorador Iradier*) como en los anteriormente nombrados *Guadalupe* y *Covadonga*.<sup>25</sup>

De los acuerdos del Gobierno español con su homónimo argentino para la importación de trigo y el interés de éstos de compensar la exportación a cambio de un barco nuevo o en servicio con poco tiempo de uso, en septiembre de 1952 el ministerio de Comercio se dirigió a Trasatlántica pidiendo precio para el buque *Habana*. La compañía contestó en sentido afirmativo y lo tasaba en 30 millones de pesetas, aunque lo condicionaba a que Elcano le arrendara dos buques para carga, entre ellos el vapor *Castillo Bellver*. La propuesta no fue del agrado del citado ministerio, por lo que Trasatlántica ofrecería entonces el buque *Manuel Calvo* a mitad de precio, lo que tampoco fue aceptado.

En 1952 se produjo una modificación estatutaria que amplió de 15 a 18 el número de vocales del consejo de administración, momento en el que se incorporan Santiago Güell López y José María Ramón de San Pedro, ambos personas de confianza del conde de Ruiseñada; en el caso del segundo además, tendría a partir de entonces un gran poder de decisión en los destinos de la compañía.

### 9.1.5 EL FLUJO MIGRATORIO

En el comienzo del flujo migratorio hacia América Latina, Trasatlántica reclamará con frecuencia ante el Gobierno la competencia que ejercían las compañías extranjeras, principalmente italianas y portuguesas, que tenían derechos de escalas en puertos españoles. Según datos de la compañía, entre 1947 y 1954 la bandera nacional solo había transportado el 41% del tráfico de emigrantes, correspondiendo el resto a buques extranjeros; 130.382 pasajeros habían viajado en barcos españoles y 284.530 en barcos extranjeros, lo que había reportado unos ingresos de 689.836.500 pesetas y 1.602.688.500 pesetas, respectivamente.

A pesar de la contundencia de estos datos, el Gobierno español no mostraría especial interés en modificar la evolución de esta realidad, que en el transcurso de la década seguiría aumentando. Trasatlántica se quejaría reiteradamente de esta falta de apoyo gubernativo en un mercado que consideraba debía tener mayor participación. Un dato: de los 27.542 emigrantes que salieron de España en 1956, sólo 3.362 lo hicieron en barcos de Trasatlántica, cuya flota estaba muy limitada en cuanto a su capacidad en relación a sus inmediatos competidores, como se puede apreciar en la tabla 9.1.

La preocupante situación en la que se encontraba la tesorería de Trasatlántica a partir de 1954, atenzada con la adquisición de cuatro buques nuevos, se planteó la posibilidad de acudir a capitales hispanoamericanos. Ante la existencia de esa posibilidad, la dirección de la compañía contactó con el grupo español Lavín-Cué, afincado en México, que estaba dispuesto a aportar 120 millones de pesetas a cambio del 25% del capital social, presencia en el consejo de administración y el compromiso para la construcción de dos nuevos buques trasatlánticos destinados a la línea Cuba-México, capaces de mantener una velocidad de 20 nudos. En una fase de las negociaciones se propuso la constitución de una nueva sociedad mixta que absorbiese a Compañía Trasatlántica; cuando la naviera solicitó un informe al letrado del Consejo de Estado sobre la viabilidad del proyecto, puesto que tenía que contar con el beneplácito del Gobierno, –sería emitido el 11 de diciembre del citado año– se encontró con el

---

<sup>25</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1952), *Memoria*, p. 18.



inconveniente insalvable de que la legislación española impedía la participación de capital extranjero en sociedades españolas en la cuantía pretendida.

Tabla 9.1 Trasatlánticos de la emigración (1946-1956)

Buque	Año	Pasajeros	Armador
<i>Monte Urbasa</i>	1948	390	Naviera Aznar
<i>Monte Ulía</i>	1952	114	Naviera Aznar
<i>Vera Cruz</i>	1951	1.292	CCN
<i>Santa María</i>	1953	1.292	CCN
<i>Andrea Gritti</i>	1943	620	Sidarma
<i>Franca C</i>	1914	981	Línea C
<i>Andrea C</i>	1942	476	Línea C
<i>Anna C</i>	1929	1.066	Línea C
<i>Bianca C</i>	1949	898	Línea C
<i>Lucania</i>	1930	800	Grimaldi Siosa
<i>Irpinia</i>	1929	1.161	Grimaldi Siosa
<i>Venezuela</i>	1924	1.480	Grimaldi Siosa
<i>Ascania</i>	1926	1.247	Grimaldi Siosa
<i>Castel Bianco</i>	1945	1.200	Sitmar Line
<i>Castel Verde</i>	1945	1.200	Sitmar Line
<i>Fairsea</i>	1941	1.800	Sitmar Line
<i>Antilles</i>	1953	800	CGT
<i>Flandre</i>	1953	800	CGT
<i>Conte Biancamano</i>	1925	1.578	Italia
<i>Surriento</i>	1928	1.055	Flotta Lauro

Fuente: Elaboración propia a partir del Lloyd's Register (1946-1956)

Desechada esta opción, Juan Claudio Güell abrió negociaciones con los presidentes del Banco Central, Ignacio Villalonga y del Banco de Santander, Emilio Botín Sanz de Sautuola, ofreciéndoles participar en el capital social de Trasatlántica a través de una ampliación de capital. En esa dirección se les planteó, además, la constitución de una sociedad consignataria controlada por los posibles nuevos accionistas, para ocuparse de las escalas en los puertos de Bilbao, Barcelona, Cádiz y La Coruña y un contrato con una duración de 25 años.

Además, para fortalecer la situación financiera de la empresa, se propuso la puesta en circulación de obligaciones hipotecarias por importe de 40 millones de pesetas, al 5% de interés anual y a quince años, con la garantía de los buques *Habana*, *Marqués de Comillas* y *Magallanes*. Se pretendía que esta actuación fuera gestionada por un sindicato de obligacionistas cuyo reparto se dividiría entre Juan Claudio Güell (cinco millones de pesetas) y el grupo financiero citado, que suscribiría los 35 millones de pesetas restantes. Sin embargo, cuando las negociaciones estaban muy avanzadas, los futuros accionistas subieron el listón de sus exigencias, con la pretensión de controlar la gestión de la compañía, lo que suponía que la familia heredera de Antonio López quedaría en minoría; de ahí que el conde de Ruiseñada rompiera las negociaciones y se disolviera una opción en la que se habían invertido muchos esfuerzos.

Trasatlántica se vio obligada a vender las acciones que poseía en la Compañía Electra Hispano-Marroquí y solicitó un préstamo puente por importe de 14 millones de pesetas con la garantía de los buques citados; dicho préstamo sería concedido al 50% por el Banco Central y el Banco de Santander, pese a la

ruptura de las negociaciones mantenidas hasta hacía poco. El conde de Ruiseñada ordenó desprenderse de las acciones que la naviera mantenía en la Sociedad Española de Construcción Naval por valor de 3,5 millones de pesetas y como ello no fuera suficiente, se decidió, además, una reducción de capital por importe de 21.204.500 pesetas y una ampliación por 150,2 millones de pesetas.

Momento a partir del cual, Trasatlántica pierde el carácter familiar que había conservado hasta entonces, al precisar de la incorporación de bancos acreedores a su accionariado. El conde de Ruiseñada defendía la necesidad de contar con un soporte financiero sólido, de modo que a partir de 1955, además de los bancos ya citados, también entran en el accionariado Banco Exterior de España (15%), Banco Atlántico (2,25%), Banco de Vizcaya (9,86%), Banco Mercantil e Industrial (5,88%) y Banco Ibérico (5,50%). Juan Claudio Güell y Churruca mantendría el 16,61% y otros familiares el 2,44%, en total el 19,05%.<sup>26</sup> El nuevo escenario supuso la entrada en el consejo de administración de personalidades de la época, caso de Ildefonso Fierro Ordóñez, José Pazo Rodríguez (consejero delegado), Claudio Fierro Toubes, Vicente Monfort Suay, Vicente Salgado Blanco, José M. Otamendi Machimbarrena, Isidoro Delclaux Aróstegui y José M. Moreno Torres, conde de Santa Marta de Babío.

En julio de 1955 el capital social de Compañía Trasatlántica aumentó de 71 a 200 millones de pesetas. En aquel año contaba con una flota de seis buques, de ellos dos anteriores a la guerra –*Marqués de Comillas* y *Habana*– y cuatro de nueva construcción procedentes, como hemos visto, de los planes de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

#### 9.1.6 INTENTOS FRUSTRADOS PARA NUEVOS BUQUES

En el arranque de esta nueva etapa surgió la propuesta de construir dos buques mixtos con capacidad para 600 pasajeros, 3.500 toneladas de carga y una velocidad de 20 nudos y dos buques de mil toneladas de carga y 12 nudos de velocidad, a construir en el astillero Corcho e Hijos, en Santander. Trasatlántica se quejaba del escaso interés de la Empresa Nacional Elcano en cuanto a la construcción de buques de pasaje se refiere en el momento en el que se promulga la ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, de 1956.

Vencido por los años de servicio y el elevado coste que supondría su reforma, en 1956 se tomó la decisión de amarrar el trasatlántico *Magallanes*. Para sustituirlo se abrieron negociaciones con Trasmediterránea para la adquisición del buque *Villa de Madrid*, que no fructificaron; con una escasa proyección de futuro y puesto que la familia Fierro había entrado a formar parte del accionariado de Trasatlántica, se decidió la incorporación del buque *Ibérico* en un acuerdo de explotación conjunta, aunque en realidad se trataba, como apunta Díaz Cano, de una estrategia para tener un mayor peso en el seno del consejo de la naviera. Hubo también negociaciones con Elcano para la adquisición del buque *Andrés de Urdaneta*, tipo Y del Plan de Nuevas Construcciones, sobre el que tampoco hubo acuerdo y finalmente sería entregado en octubre de 1957 a la Compañía Marítima del Nervión y nombrado *Mar Egeo*.

Trasatlántica abrió un periodo de negociaciones con la Sociedad Española de Construcción Naval, Empresa Nacional Bazán y Unión Naval de Levante, pidiendo precio para la construcción de dos buques de pasaje de 15.500 toneladas. Mientras esperaba la respuesta, la naviera pidió permiso al Gobierno para la adquisición de los trasatlánticos italianos *Roma* y *Sydney*, de Flotta Lauro. La operación, en la que se avanzó mucho, fracasaría debido a la negativa del Gobierno italiano para permitir la exportación de ambos buques y aunque el precio acordado pareció algo caro (11,7 millones de dólares), se argumentaba la necesidad de tener una mayor presencia en el flujo migratorio español.

---

<sup>26</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 168.

Sin embargo, sería otra naviera italiana de la emigración, SITMAR, quien ofrecería los trasatlánticos *Castel Bianco* y *Castel Verde*, resultado de la transformación de sendos buques de la clase Victory; en esta oportunidad, el gobierno italiano no puso impedimentos, puesto que se trataba de unidades desfasadas y estaban amarradas a la espera de destino. En marzo de 1957 se procedió a la entrega de ambos en el puerto de Génova y serían renombrados *Begoña* y *Montserrat*.

Siguiendo las pautas de la propaganda de la época afecta al régimen, Trasatlántica calificaría la adquisición de ambos buques de “una operación de interés nacional” y el consejo de administración expresaría su agradecimiento por “el apoyo prestado por el gobierno español y el caudillo Franco para conseguir tan notables adquisiciones para el bien de la Patria y de su marina trasatlántica”.<sup>27</sup> Para la adquisición de estos buques fue necesario reducir el capital social en 18.286.000 pesetas y una ampliación hasta alcanzar 300 millones de pesetas, lo cual dejaría la participación del conde de Ruiseñada en solo el 10% de las acciones; para conseguir mayor liquidez, se conseguiría un crédito puente de 38 millones de pesetas, que acabaría ampliándose hasta 90 millones de pesetas.<sup>28</sup>

Las gestiones para su importación y abanderamiento fueron laboriosas, sobre todo en lo referido a la autorización para el pago en divisas, siendo finalmente abanderados en España e inscritos en la matrícula naval de Barcelona. A partir de entonces y durante casi dos décadas, fueron los barcos más destacados de Compañía Trasatlántica, a pesar de que, como veremos, su estado de conservación no era el deseable y, especialmente en el equipo propulsor, que se convirtió en una fuente de frecuentes problemas. Sin embargo albergan imborrables recuerdos en la línea de Venezuela, en la que se hicieron especialmente famosos.

Desde el punto de vista económico, Díaz Cano califica de notable la presidencia del conde de Ruiseñada, pues “tras recibir una naviera destrozada por los avatares de la guerra civil y con disminuidos apoyos económicos externos, Trasatlántica fue capaz, en medio de una dura posguerra, de llevar a cabo una renovación de su flota y una estabilización de sus cuentas. A lo largo de quince años, la naviera generó beneficios por importe nada desdeñable de más de doscientos veinte millones de pesetas”.<sup>29</sup>

El número de pasajeros embarcados aumentó de 29.430 en 1957, a 34.734 en 1958 y 35.107 en 1959, cifras sensiblemente inferiores comparadas con las de otros tiempos, pero la competencia de las compañías italianas y la portuguesa CCN, así como el avance de la aviación comercial trasatlántica, pese a encontrarse en sus inicios, hacía estragos que serían devastadores unos años después. El cierre del ejercicio de 1959 arrojó un déficit de 27,9 millones de pesetas, debido a la baja de fletes y las consecuencias del desafortunado viaje del *Montserrat* con emigrantes a Australia. Por el contrario, en 1958 había repartido un dividendo neto de 31,5 pesetas y aspiraba a que el Estado accediera a la subvención contractual.

En la tabla 9.2 detallamos las cuentas de explotación de Trasatlántica en el periodo comprendido entre 1944 y 1958. En la tabla 9.3 incluimos la flota disponible en 1958. Por último, en la tabla 9.4 incluimos un resumen de los pasajeros, toneladas de carga, millas navegadas y toneladas de mercancías transportadas en el mismo periodo.

<sup>27</sup> *Revista General de Marina*, mayo 1957, pp. 570-574.

<sup>28</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 173.

<sup>29</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 175.

Tabla 9.2 Cuenta de explotación en pesetas (1944-1958)

<b>Año</b>	<b>Cuenta explotación</b>
1944	10.766.785
1945	6.172.839
1946	10.273.802
1947	8.522.623
1948	3.315.539
1949	3.829.729
1950	10.762.908
1951	23.359.775
1952	24.659.385
1953	-5.809.203
1954	-11.420.263
1955	5.938.187
1956	48.737.385
1957	59.381.529
1958	21.869.935
<b>Total</b>	<b>220.042.372</b>

Fuente: *Memorias* Compañía Trasatlántica (1944-1958).

Tabla 9.3 Flota de Compañía Trasatlántica 1945-1957

Buque	Año	TRB	TPM	Pasajeros	Velocidad
<i>Habana</i>	1923	10.551	6.700	114	18
<i>M Comillas</i>	1928	9.922	6.245	930	15
<i>Satrústegui</i>	1948	6.518	4.400	222	17
<i>V. Churruca</i>	1947	6.518	4.400	222	17
<i>Covadonga</i>	1953	10.225	8.500	86	17
<i>Guadalupe</i>	1952	10.225	8.500	86	17
<i>Begoña</i>	1945	10.139	5.458	946	17
<i>Montserrat</i>	1945	9.007	4.375	846	17

Fuente: *Memorias* Compañía Trasatlántica (1958)

Tabla 9.4 Principales magnitudes de tráfico de Trasatlántica (1944-1958)

<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Carga</b>	<b>Millas</b>	<b>Combustible</b>
1944	3.264	96.800	198.232	46.380
1945	7.788	83.913	187.029	42.509
1946	12.381	85.272	220.470	54.329
1947	12.934	59.785	220.008	52.970
1948	11.706	62.178	246.696	61.272
1949	11.626	88.120	289.823	64.148
1950	12.785	82.946	290.115	54.313
1951	13.346	123.815	311.064	56.106
1952	15.884	111.618	353.091	61.343
1953	15.891	144.320	445.574	66.568
1954	13.927	202.683	447.661	55.833

1955	14.151	160.762	424.481	51.966
1956	14.848	140.482	359.196	41.530
1957	29.430	150.854	554.943	69.012
1958	34.734	135.346	591.152	75.811
<b>Total</b>	<b>224.695</b>	<b>1.728.894</b>	<b>5.139.535</b>	<b>854.090</b>

Fuente: *Memorias* Compañía Trasatlántica (1944-1958)

## 9.2 LA FIGURA DE JUAN CLAUDIO GÜELL, CONDE DE RUISEÑADA

Nació el 13 de febrero de 1905 en Barcelona y falleció el 23 de abril de 1958 en territorio ferroviario francés. Tercero de los hijos y único varón de Juan Antonio Güell y López (1875-1958), tercer marqués de Comillas y de Virginia Churruca Dotres (1877-1950), de la casa condal de Churruca y descendiente del famoso marino y cartógrafo Cosme de Churruca, que murió en la batalla de Trafalgar.

Bisnieto de Antonio López y López, fundador de Compañía Trasatlántica, el cuarto marqués de Comillas, tercer conde de Güell y séptimo conde de San Pedro de Ruiseñada, título nobiliario por el que sería más conocido, Juan Claudio Güell y Churruca fue educado en un entorno aristocrático y muy esmerado, con un amplio sentido cristiano, aunque no tan intenso como el de su abuelo Claudio López Brú. Ostentó, además, los títulos de caballero de la orden de Malta, Grande de España y Gentilhombre de Cámara con ejercicio y servidumbre.

Licenciado y doctorado en Derecho por la Universidad de Madrid, al finalizar sus estudios amplió conocimientos en Westgate on Sea (Inglaterra). En septiembre de 1928 contrajo matrimonio con María del Carmen Martos y Zabálburu (1901-1998), duodécima marquesa de Fuentes, primogénita de Alfonso Martos Arizcun, conde de Heredia-Spínola y Carmen Zabálburu y Mazarredo, Grandes de España, marqueses de Iturbietta y de Casa Tilly. De su unión nacieron tres hijos: Alfonso, Juan y Pilar Güell Martos.

En la inmediata posguerra, Juan Claudio Güell y Churruca viajó a EE.UU., donde quedó impresionado ante el desarrollo del modelo industrial norteamericano. Allí conoció a Henry Ford, con quien entabló amistad, así como con otros grandes personajes de la época. Fue un hombre siempre atento a las vanguardias empresariales del momento, lo que colisionaba con el modelo autárquico de la posguerra española.

En el plano político, Juan Claudio Güell y Churruca seguía la tradición monárquica de su familia, de ahí sus intentos, siempre fallidos, para una posible reinstauración monárquica tras la guerra civil. En agosto de 1936, recién comenzada la contienda, Juan Claudio, el entonces príncipe de Asturias, Juan de Borbón y el infante José Eugenio de Baviera y Borbón, cruzaron la frontera por Dancharinea (Navarra) para unirse al ejército sublevados en armas contra la República. La idea era unirse a la columna de Somosierra; sin embargo, cuando el general Mola fue avisado de la presencia de Juan de Borbón en Burgos, que intentaba alcanzar el frente de Madrid con el falso nombre de Juan López, dio la orden de que abandonase el país, lo cual frustraría la iniciativa del hijo de Alfonso XIII.<sup>30</sup> En diciembre de 1937 hubo otro intento por parte de Juan de Borbón, esta vez por carta dirigida a Franco, que tampoco tuvo éxito.

El conde de Ruiseñada, que había apoyado decididamente la sublevación militar contra la Segunda República, viviría a partir de entonces una situación complicada entre sus convicciones monárquicas – entre otros cargos era ayudante de campo de la reina Victoria Eugenia, a la que acompañaba en sus

<sup>30</sup> ZAVALA, José María (2015). *Franco con franqueza. Anecdotario privado del personaje más público*, 512 pág., Plaza & Janés.

viajes— y la necesidad de mantener el entramado empresarial en buenas relaciones con los dirigentes del régimen franquista. De hecho, su aparente equidistancia entre Juan de Borbón y Franco facilitó el encuentro histórico celebrado entre ambos el 29 de diciembre de 1954 en la finca de Las Cabezas de Casatejada (Cáceres), propiedad del conde de Ruiseñada.

Algunas fuentes señalan la participación pasiva de Juan Claudio Güell, a finales de 1956, en el intento de asonada militar contra el general Franco; algo que nunca ha sido suficientemente aclarado y que se saldaría con el fallecimiento en enero de 1957 del entonces teniente general Juan Bautista Sánchez González, capitán general de Cataluña. No parece que esta actitud supusiera cambio alguno en la relación del conde de Ruiseñada con Franco, toda vez que el jefe del Estado le encargaría la educación del príncipe Juan Carlos de Borbón, a quien acompañaría en varios de sus viajes.<sup>31</sup>

El conde de Ruiseñada pasó largas jornadas nocturnas en los trenes expresos españoles y extranjeros. “Uno de los hombres más vitales y atareados de España”, lo describiría la prensa española a su fallecimiento ocurrido el 23 de abril de 1958, cuando regresaba a España tras asistir en Mónaco al bautizo del príncipe Alberto, formando parte del séquito de la reina Victoria Eugenia. Tenía 53 años y murió a consecuencia de una angina de pecho cuando el tren en el que viajaba pasaba por la ciudad francesa de Tours. Unos meses antes, el 17 de marzo, había fallecido su padre, Juan Antonio Güell y López, tercer marqués de Comillas, que vivió enfrentado al régimen de Franco y vivió durante años en una especie de exilio dorado entre Mallorca y Cannes, alejado de cualquier protagonismo empresarial.

Aunque presidió numerosas empresas familiares y otras sociedades (entre ellos el Banco Atlántico, fundado en 1946), en su recorrido destaca, sin duda, la etapa en la que estuvo al frente de Compañía Trasatlántica. Está ampliamente reconocido y considerado como un personaje de peso en la historia de la centenaria naviera española a partir de 1943. Es posible que, si hubiera vivido más años, la naviera hubiera seguido otro rumbo diferente del que seguiría a partir de entonces, cuando asumió la presidencia su hijo Alfonso Güell Martos.

### 9.3 LA RECONSTRUCCIÓN DEL BUQUE *HABANA*

En abril de 1939, cuando acabó la guerra civil, el buque *Habana* se encontraba amarrado en Burdeos desde hacía 38 meses y desde allí viajó a Bilbao, siendo amarrado al muelle de armamento de La Naval pendiente de realizar obras de gran carena exigidas por la inspección del Lloyd's, antes de su reincorporación al servicio trasatlántico. Sin embargo, el 14 de septiembre se produjo un violento incendio que en pocas horas causó daños gravísimos.<sup>32</sup>

El fuego, posiblemente intencionado, comenzó en torno a las 21 h y en poco tiempo se propagó por todo el buque, que estuvo ardiendo durante la noche. En su ayuda acudieron los bomberos de Bilbao y de otras localidades próximas, sumando esfuerzos en su intento para apagar el fuego, mientras que en el imaginario colectivo resucitó la memoria del incendio que había acaecido poco antes de la entrega oficial en 1923.

El siniestro produjo la total destrucción de una zona del buque limitada por dos secciones transversales coincidentes con los palos y un plano horizontal definido por la flotación. Todo el material combustible situado en la zona comprendida entre estos límites desapareció totalmente y los materiales metálicos

---

<sup>31</sup> CASALS MESEGUER, Xabier (2008). “1957. El golpe contra Franco que solo existió en los rumores”. *Ayer*, nº 72. Espectáculo y sociedad en la España contemporánea, pp. 241-271, Asociación de Historia Contemporánea y Marcial Pons Editores.

<sup>32</sup> *La Vanguardia*, 15 de septiembre de 1939.

“fueron puestos al rojo y enfriados lentamente en unas partes y rápidamente en otras, al ser aplicados directamente sobre ellos los chorros de agua destinados a extinguir el incendio”.<sup>33</sup>

El fuego destruyó la superestructura central y apenas afectó a la parte alta de las cámaras de máquinas y calderas, librándose así de daños mayores, aunque resultaron dañados los escapes de bocas de hombre, guardacalor, etc. Los informes técnicos estimaron que lo destruido representaba aproximadamente el 50% del valor del buque en pesetas, advirtiéndose, asimismo, la viabilidad de aprovechar la obra viva y la planta propulsora.

De ahí que el gabinete técnico del astillero de La Naval empezara el estudio de un proyecto de reconstrucción de la parte del buque afectada por el incendio. El proyectista tendría la oportunidad de variar la distribución general en la zona central, de la que nada era reutilizable.

La Sociedad Española de Construcción Naval presentó un proyecto de reconstrucción con una propuesta de transformación del buque en clase única, con alojamiento para 424 pasajeros en turista, conservando el mismo puntal que el buque tenía hasta antes del siniestro, pero aumentando la altura de la cubierta de paseo de forma que fuera dedicada exclusivamente a salones públicos, con un amplio espacio para deportes y una piscina. Tendría, asimismo, un comedor único situado en una de las cubiertas inferiores y, en general, el proyecto contemplaba todas las mejoras que eran características en los modernos buques de carga y pasaje de clase única de la época.

Sin embargo, aquel proyecto, que hubiera supuesto la incorporación de un trasatlántico de capacidad para las líneas trasatlánticas en unos momentos de franca necesidad, no fue aceptado por el INI, lo que fue, en opinión de Rafael González Echegaray, un "extraño error que dio por resultado una unidad horriblemente fea que ya no era ni una cosa ni otra"<sup>34</sup>, aunque sirvió para que en la oficina técnica de La Naval se concretasen muchas ideas que posteriormente serían incorporadas a otros proyectos de buques trasatlánticos salidos de sus gradas, caso de los buques *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*.

Mediante decreto de 24 de enero de 1941 se dispuso la transformación del buque *Habana* en simple carguero y el 14 de mayo de dicho año se firmó un contrato entre la Compañía Trasatlántica Española, intervenida por el Estado, y la Sociedad Española de Construcción Naval, para su reconstrucción, lo que incluía, además de la obra de acero en la superestructura, la reconversión de las calderas y la supresión de las carboneras para la combustión de combustible líquido, la terminación de las obras que para su reclasificación estaban en curso al producirse el incendio, así como una completa modernización y reparación del buque, no sólo en la parte afectada por el incendio, sino también en el casco y máquinas.

Las dificultades encontradas para el abastecimiento de los materiales necesarios demoraron considerablemente la terminación de las obras, “pero se ha llegado por fin a realizar un trabajo tan completo y perfecto como hubiera podido realizarse en época normal”<sup>35</sup>, en el que quedó con capacidad para 12 pasajeros y 71 tripulantes. El 27 de marzo de 1943 se realizaron las pruebas de mar y el 2 de abril siguiente se firmó el acta de entrega oficial.

De nuestra investigación sabemos que el proyecto desarrollado por los ingenieros de la Sociedad Española de Construcción Naval eliminaba los mamparos estancos números 42 y 154 –suponemos que indica el número de las cuadernas correspondientes a dichos mamparos–, puesto que no eran necesarios para un buque de carga, ya que su eliminación facilitarían considerablemente la estiba de la carga en las

<sup>33</sup> *Ingeniería Naval*, nº 95, mayo de 1943.

<sup>34</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1978). *Alfonso XIII. Un rey y sus barcos*, p. 170, Santander.

<sup>35</sup> SANAHUJA, Vicente. “La conversión en carguero del vapor *Habana*” (publicado el 30 de enero de 2013 en [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com); consultado el 10 de enero de 2017).

bodegas. Sin embargo, ante la posibilidad de tener que habilitar en el futuro algunos alojamientos adicionales para pasaje, y a requerimiento de Compañía Trasatlántica, se conservaron tales mamparos para poder cumplir, llegado el caso, con las exigencias del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Cuando el buque *Habana* enarboló de nuevo la contraseña de Compañía Trasatlántica, la capacidad de las bodegas y entrepuentes era de 17.182 m<sup>3</sup> en grano; 2.034 m<sup>3</sup> de capacidad de los tanques de combustible y 26 m<sup>3</sup> de capacidad de tanques de lubricantes. La velocidad en servicio a plena carga era de 14,5 nudos, un nudo menos a media carga. La tripulación la formaban 71 hombres y disponía de alojamiento para 12 pasajeros. En la tabla 9.5 detallamos sus principales características técnicas.

Tabla 9.5 Características técnicas del buque *Habana*

Registro bruto	10.069 t
Registro neto	7.110 t
Peso muerto	6.700 t
Desplazamiento	14.440 t
Eslora total	146,49 m
Manga	19,09 m
Puntal	9,83 m
Calado	9,12 m
Propulsión	Cuatro turbinas Parsons
Potencia	9.200 caballos
Velocidad	13,5 nudos

Fuente: Lista Oficial de Buques 1945

La instalación para quemar combustible líquido fue adquirida a través de intermediarios a la firma Todd Combustion Equipment, de Nueva York (EE.UU.). En el informe técnico se indica que este equipo fue la única importación necesaria, pues el resto de los materiales eran de fabricación nacional.

La reconstrucción del buque *Habana* fue la segunda en importancia realizada por la Sociedad Española de Construcción Naval en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Le había precedido, en octubre de 1942, la finalización de las obras del petrolero *Gerona*, propiedad de CEPSA, que también había sido destruido en gran parte. Existían algunas coincidencias entre ambos buques, pues habían aprovechado las obras vivas y las máquinas, pero fue necesario realizar obras completas en todo el trabajo de armamento y acabados, de modo que en la práctica es como si se tratase de un buque nuevo.<sup>36</sup>

El buque *Habana* volvió a navegar en 1943, en pleno apogeo de la Segunda Guerra Mundial. El 3 de abril del citado año se procedió a su entrega oficial en el puerto de Bilbao, en un acto revestido de toda solemnidad y pompa y la prensa nacional lo tilda, erróneamente, de trasatlántico, cuando en realidad se trataba de un simple carguero “después de las grandes obras y reformas que se han realizado en dicho barco, que ha quedado convertido en un hermoso buque de carga.”<sup>37</sup>

El buque *Habana* prestó buenos servicios como mercante durante la Segunda Guerra Mundial, "pero mucho mejores pudo haberlos prestado si hubiera sido reconstruido como buque de pasaje, de los que tan necesitado estaba el país y la flota neutral del mundo entero en aquellos difícilísimos momentos"<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> *Ingeniería Naval*, nº 95, mayo de 1943.

<sup>37</sup> *La Vanguardia*, 3 y 13 de abril de 1943.

<sup>38</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibídem*, p. 171.



Con aquella estampa marinera en alguna ocasión recaló por el puerto tinerfeño con su nombre pintado en grandes caracteres blancos a media eslora y los colores españoles en amuras y aletas; hizo viajes a América del Norte y América del Sur y también fue a Matadí, en el Congo belga.

Terminada la guerra y devuelta la Compañía Trasatlántica Española a su propio consejo, el carguero *Habana* fue sometido a una nueva transformación en los astilleros Todd, en Nueva York, donde se reconvirtió en un buque mixto con capacidad para 114 pasajeros en dos clases tipo turista. De esta reforma el barco ganó en aspecto, con la superestructura modificada y una nueva chimenea. También se le cambió en esta obra el sistema de combustible para que los quemadores de las calderas consumieran fuel en lugar de carbón, a un régimen de consumo de 93 toneladas por singladura a régimen normal.

A partir de entonces reanudó sus escalas en el puerto tinerfeño –la primera de esta nueva etapa se produjo el 9 de noviembre de 1943– y a partir del 15 de febrero de 1948 lo hizo en la línea de Venezuela-Centroamérica, con escalas en San Juan, Puerto Plata, Curazao, Barranquilla, La Habana, Veracruz y Nueva York. En este periplo restableció la escala de Trasatlántica en México y trasladó el cadáver del historiador mejicano Carlos Pereyra. El mal tiempo reinante retrasó la llegada un día y como el temporal no había amainado del todo, el capitán entró en puerto sin el práctico, siendo recibido por una impresionante multitud a pesar de las inclemencias meteorológicas.

En alguna ocasión el nombre del *Habana* saltó a las primeras páginas de los periódicos, caso de la escala del 14 de febrero de 1950, cuando fueron desembarcados en el puerto de Santa Cruz de Tenerife los cadáveres de tres polizones ocultos en la sentina del buque<sup>39</sup>. Ese mismo año, el 23 de enero, arribó procedente de EE.UU. con un cargamento de trigo y maíz, en una época de grandes restricciones; repitió escala el 6 de mayo siguiente, en que arribó de Nueva Orleans con otras 5.000 toneladas de granos y pasajeros procedentes de La Guaira, ocasión en la que coincidió con el buque *Monte Urbasa*, que venía de Argentina con otras 1.500 toneladas de trigo; y el buque *Monte Urquiola*, que cubría la línea Bilbao-Buenos Aires.

El veterano *Habana* navegó como sustituto de las tres líneas regulares principales entre España y EE.UU. y así estuvo hasta 1960, en que quedó fondeado en la ría de Vigo. Adquirido por PESCANOVA, en febrero de 1962 salió a remolque del remolcador holandés *Clyde* y en la factoría de ASTANO fue transformado en buque-factoría. El 7 de septiembre de 1964 se hizo a la mar con el nuevo nombre de *Galicia* en su primera campaña pesquera escoltado por diez arrastreros. En alguna ocasión estuvo en Santa Cruz de Tenerife, manchado de herrumbre fruto de su intensa actividad en los caladeros de Saldanha Bay y Walvis Bay. Los astilleros de la Empresa Nacional Bazán, en Ferrol, fueron los encargados de proceder en 1971 al cambio de las calderas y de nuevo en los bancos pesqueros de África del Sur estuvo navegando hasta que en 1975 regresó para el desguace, que se inició en febrero de 1978 en el puerto de Vigo.

#### 9.4 LOS BUQUES SATRÚSTEGUI Y VIRGINIA DE CHURRUCA

Casi dos años después de iniciada la Segunda Guerra Mundial, el consejo de administración de Compañía Trasmediterránea, en su reunión celebrada el 10 de agosto de 1941 bajo la presidencia de Ernesto Anastasio Pascual, aprobó la firma de un contrato con el astillero Unión Naval de Levante para la construcción de dos buques de propulsión diésel, proyectados para las líneas de Canarias y Guinea española y cabecera en el puerto de Barcelona.

<sup>39</sup> Para este triste episodio, véase: MARRERO ÁLVAREZ (2008). *Trasatlántica y la emigración canaria a América*, pp. 87-90, edición del autor, Santa Cruz de Tenerife.

Paralelamente, el contrato para la fabricación de los motores propulsores se firmó con la Sociedad Española de Construcción Naval, para su montaje en la factoría de Vizcaya, en un precio unitario de 29.860.000 pesetas.<sup>40</sup> Las circunstancias del momento, sin embargo, complicaron su entrega de los motores, de modo que Trasmediterránea no pudo disponer de ellos dentro de los plazos contractuales.

Momento en el que aparece en escena la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante que, siguiendo instrucciones del presidente del Instituto Nacional de Industria (INI), Juan Antonio Suanzes, consigue que Trasmediterránea le ceda los contratos de ambas unidades, configurando con ellos el tipo D del Plan de Nuevas Construcciones. Se trata, como hemos dicho, de buques mixtos de línea regular destinados a las denominadas líneas de soberanía nacional.

Cedidos, pues, ambos buques, la Empresa Nacional Elcano formalizó el 22 de diciembre de 1942 el nuevo contrato correspondiente y, por su parte, Compañía Trasmediterránea, que no renunciaba a disponer de las unidades inicialmente proyectadas, aceptó los plazos estimados por la fábrica de Sestao para la entrega de los motores y firmó dos contratos posteriores para la construcción de igual número de buques, que eran una repetición del mismo proyecto. Serían construidos en el astillero Unión Naval de Levante y recibieron los nombres de *Ciudad de Cádiz* y *Ernesto Anastasio* y entraron en servicio en septiembre de 1951 y julio de 1955, respectivamente.

El 16 de septiembre de 1948, el buque *Explorador Iradier* efectuó sus pruebas oficiales de mar. Los resultados de la milla medida le daban una velocidad media de 18,75 nudos y máxima de 19,29 nudos, lo que lo convertía en el más veloz de la Marina mercante del Estado. Hacemos este matiz puesto que la propaganda del régimen, interesada en resaltar el acontecimiento, le concedió el honroso título de la *cinta azul* correspondiente al buque más rápido de bandera española, aunque tal afirmación contiene algunas imprecisiones.<sup>41</sup>

La botadura del buque *Conde de Argelejo*, prevista para el 12 de mayo de 1947, hubo de aplazarse pues cuando estaba todo preparado y la mayor parte de los invitados habían llegado, se desencadenó un temporal sobre Valencia, con vientos de fuerza 9 en la escala de Beaufort y mar arbolada, sobrepasando las olas el malecón de salida del puerto. En estas condiciones y temiendo el peligro de un accidente, las autoridades y la dirección del astillero, con el beneplácito del jefe del Estado, tomaron la decisión de suspender la botadura. A pesar del mal tiempo reinante se procedió a la puesta de quilla del buque *5 de Agosto*; el temporal duró dos días y medio y amainó el 15 de mayo, fecha en la que se celebró la botadura del buque *Conde de Argelejo* como un acto más de trabajo, sin la presencia de autoridades y normalidad desde el punto de vista técnico.

Aunque sobre el proyecto era gemelo del buque *Explorador Iradier*, se le introdujeron algunas modificaciones en la acomodación del pasaje. Los alojamientos de primera clase fueron aumentados prolongando a las bandas de babor y estribor las chazas de la cubierta alta y segunda. Los departamentos de segunda clase fueron prolongados hacia popa cubriendo todo el entrepuente alto de la bodega nº 3. A ambas bandas de la puerta del comedor se sustituyeron el camarote de la enfermera y de la camarera a babor y la peluquería a estribor montados con el buque *Explorador Iradier*, por dos camarotes

---

<sup>40</sup> COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1941), *Memoria*, p. 22.

<sup>41</sup> La *cinta azul* de la Marina Mercante española le correspondía al buque *Alfonso XII*, ex *Havel*, de la Compañía Trasatlántica, pues en las pruebas de mar alcanzó una velocidad de 19,9 nudos. Un hito que había sucedido a comienzos del siglo XX y con propulsión de máquinas de vapor. Los trasatlánticos *Reina Victoria Eugenia* e *Infanta Isabel de Borbón* también fueron unos barcos veloces, pues alcanzaron y mantuvieron una velocidad de 18,8 nudos, El buque *Reina María Cristina* alcanzó 18,2 nudos en pruebas y 17,6 nudos el segundo *Alfonso XIII*. El buque *Cristóbal Colón* mantuvo 18,43 nudos y el tercer *Alfonso XIII* alcanzó 19,45 nudos. Más lejanos en el tiempo, los buques *P. de Satrústegui* y *León XIII* habían alcanzado velocidades de 17,8 y 17,2 nudos, respectivamente, aunque con un elevado consumo de carbón por singladura.

individuales de semi-lujo provistos de aseo, quedando espacio para una pequeña tienda y una oficina de información.

La diferencia mayor entre ambos buques se apreciaba en dos chazas de alojamientos de tercera clase montadas en el entrepuente alto de la bodega nº 2 en el buque *Conde de Argelejo*. Ambas chazas estaban unidas por un vestíbulo central al que se accedía desde una escalera practicada en el tambucho situado junto al palo trinquete. Tenía una capacidad de 38 pasajeros de tercera clase alojados en seis camarotes de seis plazas y uno doble y cuartos de aseo independientes a ambas bandas separados por sexos. La ventilación se resolvía mediante los mismos ventiladores de la bodega.

En el buque *Conde de Argelejo* también se aumentó la capacidad de la enfermería, con la finalidad de cumplir con los requisitos exigidos por la legislación entonces vigente en relación a la sanidad marítima. En lo que se refiere al casco, se instalaron dos quillas de balance de un diseño especial patentado por la firma Maier Form, cuyo fundamento consistía en la mayor resistencia que forma una superficie agujereada a su traslación en el seno de un líquido, que una superficie igual pero completamente continua.

El 31 de mayo de 1949 se realizaron las pruebas de mar oficiales en aguas de Valencia. La velocidad media sobre las tres corridas consecutivas fue de 18,2 nudos, inferior en unas cinco décimas de la obtenida por el buque *Explorador Iradier*, lo que se achacó a la resistencia extra de las quillas de balance instaladas en este buque. En las pruebas de mar, a media carga y mar llana, alcanzó una velocidad de 18,06 nudos desarrollando los motores una potencia de 7.000 BHP. En las mismas condiciones, la autonomía era de mil millas considerando sólo la capacidad de los tanques laterales, aunque utilizando los tanques del doble fondo y a velocidad económica podía navegar 11.000 millas.

El 1 de junio siguiente fue entregado a la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, firmándose a bordo del acta correspondiente entre los directivos del astillero y la naviera estatal. Dos días después zarpó en viaje a Barcelona, llevando a bordo a un grupo de autoridades, personalidades e invitados. La travesía la hizo a una velocidad media de 15,5 nudos, arribando esa misma tarde al puerto de la Ciudad Condal. En la mañana del día 5 recibió la visita del Jefe del Estado y su esposa, acompañados por una comitiva oficial. El buque se hizo a la mar y navegando moderado frente a Barcelona se ofreció un almuerzo en el comedor de primera clase, “cuyo ambiente era verdaderamente delicioso merced al clima artificial”.<sup>42</sup> Franco recorrió todas las instalaciones del nuevo buque, incluida la sala de máquinas y por la tarde desembarcó complacido de lo que había visto a bordo.

De modo que a los buques *Explorador Iradier* y *Conde de Argelejo* les corresponde la consideración de ser los mercantes más veloces de la posguerra española y, entre otras novedades notables del momento, fueron los primeros en incorporar los novedosos sistemas de aire acondicionado en salones públicos y camarotes. No eran grandes barcos pero fueron, sin duda, las mejores motonaves de la Marina Mercante española hasta la entrada en servicio en 1955 del buque *Ernesto Anastasio*, que era una versión alargada y mejorada de este proyecto.

Cada buque estaba distribuido en cuatro cubiertas (superior y principal de compartimentado, segunda y tercera) y un doble fondo corrido de proa a popa. En la construcción del casco se empleó acero Martin-Siemens, cuyas especificaciones, lo mismo que los escantillones, cumplían a satisfacción con las pruebas requeridas por el Lloyd's Register. En la tabla 9.6 se detallan sus principales características técnicas.

---

<sup>42</sup> La experiencia demostró que no eran tales las excelencias del entonces denominado clima artificial, que así es como era conocido entonces el aire acondicionado.

En un intento para incrementar la flota con buques modernos, a Trasatlántica no le quedó otra opción que entablar negociaciones con Elcano, que acabó imponiéndole el arriendo del buque *Conde de Argelejo*, tipo D del Plan de Nuevas Construcciones, próximo a su entrega por el astillero Unión Naval de Levante, con la amenaza de posicionarlo en la misma línea trasatlántica si ésta rechazaba el contrato ofrecido; los números de Trasatlántica demostraban que el contrato que pretendía Elcano representaba unas pérdidas estimadas en 300.000 pesetas mensuales, aunque finalmente acabó cediendo a las presiones y en mayo de 1949 se formalizaría el contrato por seis meses, con una prórroga de otros tantos. Al mismo tiempo inició conversaciones para el arriendo del buque gemelo *Explorador Iradier*, que estaba al servicio de Trasmediterránea y ésta había dicho que no renovarían el contrato.

Los términos del nuevo acuerdo estipulaban el pago de 1.200.000 pesetas y el destino del 50% de las divisas obtenidas serían destinadas a reinvertir en mejoras en el buque. Los cálculos de Trasatlántica apreciaban que este contrato lastraría la cuenta de resultados en un millón de pesetas anuales y el consejo de la compañía llegaría a referirse abiertamente a la “coacción de Elcano”; nada sorprendente, por otro lado, habida cuenta de lo que hemos detallado en relación a los buques del tipo C y Naviera Aznar, como se explica en otro apartado de esta tesis.

El buque *Conde de Argelejo* fue entregado en junio de 1949 y en su primer viaje obtuvo un beneficio de 73.158 pesetas, mientras que el segundo viaje arrojó unas pérdidas de 367.754 pesetas. Seis meses después, las pérdidas de explotación ascendían a 660.696 pesetas y aun así se renovarían el contrato por otros seis meses más; lo mismo sucedería con la póliza de fletamento del buque *Castillo Ampudia*, que sería renovado con el llamativo argumento de “un deber patriótico”.<sup>43</sup>

Tabla 9.6 Características técnicas de los buques *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*

Buque	<i>Satrústegui</i>	<i>Virginia de Churruca</i>
Antecedentes	Ex <i>Explorador Iradier-52</i>	Ex <i>Conde de Argelejo-52</i>
Tonelaje bruto	6.518 t	6.518 t
Tonelaje neto	4.526 t	4.379 t
Peso muerto	4.280 t	4.280 t
Desplazamiento	9.320 t	9.320 t
Eslora total	121,00 m	121,00 m
Eslora e.p.p.	111,60 m	111,60 m
Manga	16,78 m	16,78 m
Puntal	8,85 m	8,35 m
Calado	7,25 m	7,25 m
Pasajeros	222	222
Número de bodegas	Cuatro	Cuatro
Cubicación	5.301 m <sup>3</sup>	5.301 m <sup>3</sup>
Propulsión	Dos motores Burmeister & Wain	Dos motores Burmeister & Wain
Potencia	8.000 CV	8.000 CV
Velocidad	18	18
Distintiva	EHUV	EHUE
Puerto de matrícula	Valencia	Valencia

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1960)

<sup>43</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1949), *Memoria*, p. 21.

A mediados de 1951 Trasatlántica había mantenido conversaciones con Naviera Aznar e Ybarra acerca de los buques del tipo C, con las que se acordó que la compañía con sede en Sevilla no acudiría al concurso convocado por Elcano para su venta, pues se había abordado que “en justa reciprocidad ni la Compañía Trasatlántica ni la Naviera Aznar acudirán tampoco a cualquier otro concurso que pueda convocar dicha empresa para buques destinados a la línea del Plata (...) en el curso de estas reuniones se habían trazado entre esta compañía y Aznar unas normas de coordinación y colaboración en todo lo relacionado con la compra de estos buques, de indudable interés para ambas unidades.”<sup>44</sup>

Compañía Trasmediterránea había ofrecido ceder en fletamento el buque *Ciudad de Cádiz*, gemelo del tipo D del Plan de Elcano, hasta que se resolviera el estudio del contrato con el Estado para su inclusión en las líneas de soberanía nacional. El contrato que Trasmediterránea proponía era de condiciones similares a las que existía con el buque *Conde de Argelejo*,<sup>45</sup> si bien debido a su mayor costo se fijaba un canon mensual de 1.475.000 pesetas, siendo el consumo de lubricantes a cargo de Trasatlántica. El contrato se resolvió por un periodo de cuatro meses, renovable, en el que el citado buque realizaría tres viajes consecutivos en la línea de Venezuela, Colombia y Centroamérica, manteniendo tanto el nombre como la contraseña de su armadora.

En noviembre de 1951, Elcano envió comunicación a Trasatlántica para rescindir o, en su caso, revisar las condiciones del contrato de fletamento del buque *Conde de Argelejo*, que vencía el 10 de diciembre siguiente. Resulta llamativo el tono imperativo que se traduce en el libro de actas, cuando se recoge, textualmente, que “será considerada nuevamente la procedencia de rescindirlo o revisarlo, quedando en libertad, por lo tanto, para disponer del buque a efectos de venta o nuevo arriendo”.<sup>46</sup>

Este asunto causó preocupación a la dirección de Trasatlántica, que vio peligrar la continuidad del citado buque, después de que el Gobierno hubiera convocado concurso para las líneas de soberanía nacional. Una representación había asistido invitada a la junta general de accionistas<sup>47</sup> de Compañía Trasmediterránea y tomó nota del discurso de Ernesto Anastasio Pascual. Trasatlántica trató con ENE la renovación del contrato del buque *Conde de Argelejo*, así como otro del mismo tipo, para mantener la eficacia en la línea que atendía, en la que estaba próxima a finalizar el arriendo del buque *Ciudad de Cádiz*. El retorno de este buque a su armadora haría posible que prescindiera del arriendo del buque gemelo *Explorar Iradier*, momento en el que Trasatlántica expresó a ENE su voluntad de fletar ambos, con opción a compra, si las condiciones económicas y financieras estaban en lo razonable.

En el caso de los nuevos términos del arriendo de los buques *Conde de Argelejo* y *Explorador Iradier*, Trasatlántica consiguió en enero de 1952 una rebaja de 200.000 pesetas mensuales en el precio para cada uno de ellos; de 1.400.000 pesetas pasaría a 1.200.000 pesetas, que se desglosaba en una cantidad fija por unidad de 906.408,77 pesetas y otra variable de 293.591,23 pesetas por los conceptos de reparaciones, entretenimiento y provisiones.<sup>48</sup>

En febrero de 1952, Elcano comunicó a Trasatlántica su decisión de venderle los buques *Conde de Argelejo* y *Explorador Iradier*, aunque entonces no especificaba los términos del contrato. Lo haría en

---

<sup>44</sup> El 10 de septiembre de 1951, Trasatlántica había ingresado 16 millones a la Empresa Nacional Elcano, a cuenta de los buques C-2 y C-3, mientras seguía negociando los plazos en que habrían de efectuarse los pagos restantes. Libro de actas CTE, 15 de septiembre de 1951, p. 3.

<sup>45</sup> En octubre de 1951 ya tenía instalado a bordo un equipo de radar, “instrumento valioso u eficaz en un buque, cuya mejora repercutirá beneficiosamente en el manejo y seguridad del mismo”. Libro de Actas CTE, *ibidem*, p. 16.

<sup>46</sup> “La junta lamentó esta decisión de la Empresa Nacional Elcano esperando que, pese a todo, podamos seguir contando con los servicios de la referida motonave”. Libro de actas CTE, 26 de noviembre de 1951, p. 25.

<sup>47</sup> En esta época, Compañía Trasatlántica poseía 2.924 acciones de Compañía Trasmediterránea, de las cuales 585 serían vendidas en Bolsa en abril de 1952.

<sup>48</sup> Libro de actas CTE, 31 de enero de 1952, pp. 45-46.

abril, cuando en una nueva comunicación dio a conocer el precio de venta fijado para cada uno de ellos, que era de 91,5 millones de pesetas para el primero y 87,5 millones de pesetas para el segundo.<sup>49</sup> La compañía respondió de inmediato aceptando los precios propuestos, aunque una revisión posterior por parte de Elcano los elevaría a 102 millones y 97 millones de pesetas, respectivamente. Eran 10,5 millones de pesetas más por cada uno, aunque, “como contrapartida de este aumento, la Empresa (Nacional) Elcano ha hecho a la Compañía una serie de concesiones que significan una indudable ventaja en el momento de hacernos entrega de los barcos”.<sup>50</sup> Desconocemos a qué contrapartidas se refiere; para el pago se acordó una cantidad inicial a cuenta y el resto mediante letras renovables.

Como garantía hipotecaria complementaria para la concesión del crédito naval que tenían estos barcos, a los buques *Castillo Benisanó* y *Castillo Montiel* para el buque *Explorador Iradier*, por un valor de 6.447.360 pesetas; y los buques *Castillo Frías* y *Castillo Fuensaldaña* sobre el buque *Conde de Argelejo*, por un valor de 5.917.800 pesetas. Tales garantías, ante el cambio de armador realizado, resultaba preciso sustituirlas, por lo que era necesario designar un buque de la flota de Trasatlántica, decidiéndose que lo fuera sobre el buque *Habana*.

Paralelamente, Elcano había tomado el acuerdo de modificar algunas de las cláusulas establecidas en el contrato de arriendo del buque *Conde de Argelejo*, por lo que el contrato vigente, que se renovaba mensualmente, vencería el 24 de mayo siguiente. Algunas de las cláusulas incluidas en el contrato de compra-venta de estos buques no fueron del agrado de la junta de gobierno de la compañía, por lo que se formularon diversas alegaciones, cuyo contenido y resultado desconocemos. Casi un mes antes, el 28 de abril, en el puerto de Barcelona, se había procedido a la devolución del buque *Ciudad de Cádiz* a Compañía Trasmediterránea, dando así por finalizado el contrato.

El conde de Ruiseñada tenía en mente tan pronto como los mencionados buques fueran propiedad de Compañía Trasatlántica, se procediera a la sustitución de sus nombres originales por otros más adecuados a la historia de la empresa, “añadiendo que sería motivo de gran satisfacción que uno de ellos llevara el nombre de *Virginia de Churruca* en memoria de su querida madre, que tanto cariño y afecto sentía por la Compañía, y cuyo nombre, por tener tanta tradición marinera, bien merece le sea dedicado un recuerdo”.<sup>51</sup> Respecto del otro buque se proponía el nombre de *Satrústegui*, como homenaje a los diversos miembros de la familia que, a través de varias generaciones, han estado fuertemente vinculados al devenir de la empresa.

Considerando la evolución de la compañía y el hecho de que Madrid se había convertido en la capital marítima del país, en la junta general extraordinaria de junio de 1952 se tomó la decisión de concentrar todos los servicios de la empresa en la capital española, entre ellos la inspección de buques, que hasta entonces estaba en Bilbao, así como la gestión del personal y el servicio logístico de la flota. Hubo alguna opinión contraria, sobre todo en el caso de la inspección de flota, como así lo había expresado el conde de Sepúlveda, pero finalmente prevaleció el criterio centralizador de Juan Claudio Güell.

En junio de 1952 apareció en la escena directiva de Trasatlántica la figura de José María Ramón de San Pedro, quien habría de permanecer en la cúpula de la empresa hasta su jubilación, ocupando el cargo de consejero-delegado tras el fallecimiento del conde de Ruiseñada. La incorporación se produjo en la sesión del consejo celebrada el 24 del citado mes en la ciudad de Santander.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Libro de actas CTE, 25 de abril de 1952, p. 71.

<sup>50</sup> Libro de actas CTE, 16 de mayo de 1952, p. 79.

<sup>51</sup> Libro de actas CTE, 16 de mayo de 1952, p. 80.

<sup>52</sup> Libro de actas CTE, 24 de julio de 1952, p. 92.

Banco de Santander y Banco Central habían ofrecido descuento en las letras del tercer plazo que Trasatlántica había entregado a Elcano como pago proporcional de la adquisición de los buques *Conde de Argelejo* y *Explorador Iradier*; y aunque no hubo que hacer uso del ofrecimiento bancario, se expresó el agradecimiento del consejo a los señores Ignacio de Villalonga y Villalba y Emilio Botín-Sanz de Sautuola y López, destacados miembros del mismo.

El 16 de junio de 1952, la Empresa Nacional Elcano procedió a la entrega oficial del buque *Conde de Argelejo* a Compañía Trasatlántica Española, en un acto celebrado en el puerto de Barcelona. Al objeto de que las pólizas de seguro cubrieran el valor contable de ambas unidades, el valor de éste se tasó en 102 millones de pesetas y en 98 millones su gemelo *Explorador Iradier*. En la misma fecha, la Subsecretaría de la Marina Mercante autorizó el cambio de nombre de ambos por los nuevos de *Virginia de Churruca* y *Satrústegui*, como ya hemos comentado.

El 12 de agosto de 1952, el buque *Explorador Iradier* fue entregado oficialmente a Compañía Trasatlántica en el puerto de Bilbao y ese mismo día inició un crucero de turismo del que rendiría viaje el 1 de septiembre siguiente en el puerto de Barcelona, con escalas en Southampton, La Coruña, Lisboa, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Casablanca, Tánger y Palma de Mallorca. Este viaje está considerado el primero de su clase en la inmediata posguerra de un buque español y había sido organizado con la colaboración de Viajes Marsans, con un éxito rotundo, coordinando el viaje especial con la fecha de salida del buque *Conde de Argelejo* en su estreno en la línea de Venezuela y Centroamérica.

## 9.5 LOS BUQUES GUADALUPE Y COVADONGA

El 25 de octubre de 1951, Trasatlántica y Elcano firmaron el contrato para la adquisición de los buques C-2 y C-3, llamados sobre planos *Monasterio de Guadalupe* y *Monasterio de La Rábida*, que se encontraban en construcción en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna, situados ambos en la ría del Nervión. El precio estimado por Elcano para cada uno de estos buques ascendía a 119,8 millones de pesetas. Ese día se hizo entrega de veinte millones de pesetas y otros 36 millones antes del 8 de enero de 1952, no debiendo desembolsar más cantidades hasta la entrega oficial de los mismos. Las gestiones para la ampliación del crédito naval habían dado sus frutos, pues se habían concedido las cantidades solicitadas, con lo cual el préstamo otorgado ascendía al 80% del valor reconocido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, para ambos buques.<sup>53</sup>

Elcano barajaba entonces, como fechas previsibles de entrega, abril y septiembre de 1952, lo cual condicionaba las obras de modificación que Trasatlántica pretendía introducir en ambos. Respecto del buque C-2, que era el más avanzado, la dirección de la compañía declinó emprender los trabajos necesarios acorde a sus necesidades, pues ello supondría retrasar unos cuatro meses su puesta en servicio y aumentaría el coste en diez millones de pesetas.<sup>54</sup>

La incorporación del citado buque no debía demorarse “porque fijándonos en la situación actual de ayuda a España y Europa por Norteamérica, y la abundancia de carga para los viajes de vuelta, creía necesario y financiero aprovechar esta coyuntura tan favorable para que este C-2, de capacidad de carga y velocidad similares a las del *Habana*”<sup>55</sup>, efectuara en unión de este último un servicio conjunto que saldría desde puertos del norte de Europa (Hamburgo, Amberes o Rotterdam), con escalas en el norte

<sup>53</sup> Mediante decreto-ley de 28 de septiembre de 1951 (BOE de 11 de octubre de 1951), el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Naval autorizaba 1.500 millones de pesetas, importe que sería destinado al abono de préstamos navales que se podrían formalizar a partir de entonces.

<sup>54</sup> Para ello sería necesario derribar unas 25 toneladas de aceros para instalar nuevos camarotes, montar cocina, bar y servicios para las necesidades del mayor número de pasajeros, *ibidem*, p. 92.

<sup>55</sup> Libro de actas CTE, 24 de octubre de 1951, p. 15.

de España donde embarcaría pasaje directo para La Habana, regresando vía Nueva York, La Coruña y Norte de Europa, puertos para los que siempre habría carga. Ello no suponía que se abandonase la idea de modificar este buque y dejarlo con una distribución interior a la del C-3, en el cual, en el momento en el que se tomó la decisión, se podía efectuar la transformación necesaria para el aumento de la capacidad de pasaje sin que repercutiera en la estimación del plazo de entrega.

La diferencia de precios existente entre los buques *Monasterio del Escorial*, *Monasterio de Guadalupe* y *Monasterio de La Rábida*, adquirido el primero por Naviera Aznar y los dos restantes por Compañía Trasatlántica, se había convenido con la primera “prorratear entre ella y nosotros el precio de los tres barcos y que ahora se había recibido una carta de la Naviera Aznar dando su conformidad a que así se haga, unificando por tanto los costos de cada barco, con excepción, naturalmente, de las obras extras que cada compañía pueda encargarse de efectuar en ellos”.<sup>56</sup>

Una inspección del estado de construcción de los buques *Monasterio de Guadalupe* (C-2) y *Monasterio de la Rábida* (C-3), realizada en febrero de 1952, causó malestar en la dirección de la naviera, al comprobar que en el caso del primero las obras estaban atrasadas en su conjunto, pues la mayor parte del personal de La Naval estaba ocupado en el armamento del buque *Monte Ulía*. A ello se sumaban otras dificultades administrativas para la importación de equipos, siguiendo así una tónica bastante frecuente entonces.

Mientras avanzaba la construcción de los buques del tipo C, con los que la compañía española mostró su desacuerdo en la decoración elegida, pues hubo que respetar los contratos firmados con los señores Magdalena y Lerchundi. Finalmente, con las obras propuestas, la acomodación quedaba en 332 pasajeros para el buque *Monasterio de Guadalupe* y 346 pasajeros para el buque *Monasterio de la Rábida*. La diferencia entre ambos se debía al estado más avanzado del primero, cuya modificación hubiera implicado mayores gastos y una demora en la entrega. Un tipo de barcos que, como reconocía el conde de Ruiseñada, “aun cuando no son del tipo ideal de unidad que requiere la compañía por su escasa capacidad de pasaje y su excesivo espacio para carga, es de esperar que como instrumento de trabajo sean eficaces y su explotación beneficiosa”.<sup>57</sup>

Los plazos para la entrega de los buques que estaban en construcción sufrieron un nuevo aplazamiento, previéndose que no podría ser hasta principios de 1953, “debido a la grave dificultad de la falta de material”.<sup>58</sup> En julio de 1952, el representante de Marconi en España ofreció la posibilidad de adquirir una giroscópica y piloto automático de la firma británica Sperry, para su instalación a bordo del buque *Monasterio de Guadalupe*, lo que en efecto se realizó, siendo el primero de Trasatlántica que instaló un equipo de este tipo. El precio de adquisición ascendió a 294.320 pesetas.<sup>59</sup>

Las obras de armamento a flote no avanzaban al ritmo que Trasatlántica deseaba, por lo que la dirección de la compañía se dirigió por escrito a los respectivos astilleros, “rogándoles vieran la forma de acelerar en lo posible los trabajos de los mismos”. En la contestación de Euskalduna reconoce “que los referidos trabajos no avanzan, desde luego, con la rapidez que era de esperar, siendo la causa principal de ello el estar pendientes de recibir parte del material, en su mayor parte del extranjero, para poner término a las obras”.<sup>60</sup>

---

<sup>56</sup> Libro de actas CTE, 26 de noviembre de 1951, p. 24.

<sup>57</sup> Libro de actas CTE, 26 de marzo de 1952, pp. 63-64.

<sup>58</sup> Libro de actas CTE, 24 de julio de 1952, p. 93.

<sup>59</sup> Libro de actas CTE, 24 de julio de 1952, p. 95.

<sup>60</sup> Libro de actas CTE, 27 de septiembre de 1952, p. 107.



En octubre de 1952 ya habían sido adjudicados los nombres de *Guadalupe* y *Covadonga* a los buques que estaban en construcción, previéndose sus respectivas entregas en febrero y mayo de 1953. Juan Claudio Güell, que los había visitado en aquellos días, manifestó su satisfacción por el estado en que se encontraban, señalando que con las reformas interiores introducidas permitiría obtener un máximo provecho en todas sus instalaciones, aunque ello suponía un incremento en los costes. Surgieron también discrepancias con La Naval en cuanto a la calidad del mobiliario instalado a bordo, por encontrarlo poco consistente, habiendo logrado de la Sociedad Española de Construcción Naval que se ocupe de reforzarlo y modificarlo en lo que a su juicio fuera necesario, sin que ello represente mayor gasto para la compañía”.<sup>61</sup>

Con las obras muy avanzadas, La Naval presentó un proyecto para que los tanques de doble fondo, mediante un dispositivo especial, fueran utilizados para lastre o combustible indistintamente. La reforma había sido aconsejada por el ingeniero naval Valeriano González Puertas y el capitán inspector Eduardo Fano Oyarbide y el presupuesto de la obra ascendía a 93.550 pesetas.<sup>62</sup> El precio final de la operación de adquisición de ambos buques ascenderá a 239,6 millones de pesetas, con la concesión del 80% del crédito naval avalado por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Naval.

El 12 de mayo de 1953 se efectuaron las pruebas de mar del buque *Guadalupe*, en aguas de Bilbao, en las que alcanzó una velocidad máxima de 17,83 nudos. A efectos del seguro le sería atribuido un valor de 145 millones de pesetas. El viaje de estreno resultó un fracaso. Cuando se dirigía a Amberes y Rotterdam, donde iba a ser presentado ante los cargadores de ambos puertos para ofrecer su gran capacidad de bodega en la línea de Nueva York y Cuba, sufrió una avería en las bombas de combustible y tuvo que entrar de arribada forzosa en Brest. En este puerto francés se realizó una reparación de emergencia y se tomó la decisión de regresar a Bilbao, donde se realizaría la definitiva, incorporándose el 10 de abril a la línea de la costa este de EE.UU. La inspección de Trasatlántica atribuyó la avería a la calidad del combustible suministrado en el puerto de Bilbao, razón por la cual se presentó una reclamación a la dirección de CAMPSA, por importe de 1,3 millones de pesetas, por los daños y perjuicios ocasionados.

En el inicio de su primer viaje a América, el buque *Guadalupe* hizo escala en Lisboa, donde tomaría combustible para el cruce del Atlántico. En cada puerto de su itinerario sería muy bien recibido, caso de La Habana, a donde arribó el 25 de abril, escala que “constituyó una verdadera manifestación popular hacia la Compañía Trasatlántica por el numerosísimo público allí congregado”.<sup>63</sup>

Para el estreno del buque *Covadonga*, previsto para mayo de 1953, se decidió que hiciera su viaje inaugural con un crucero de turismo a Londres con motivo de la coronación de la reina Isabel II de Inglaterra. La organización del citado viaje estaba a cargo de las agencias Marsans y Cook y en noviembre de 1952 tenía ya vendido un cupo importante de las plazas.

El 27 de agosto siguiente zarpó de Bilbao en su primer viaje comercial y el 9 de septiembre arribó por primera vez a la ciudad de los Rascacielos. Es de advertir que en este buque también se produjeron problemas con las bombas de combustible, por lo que más que mala calidad del combustible, todo parecía indicar que era un defecto de los equipos suministrados; se detectaron, además, problemas de estabilidad, que serían resueltos posteriormente.

<sup>61</sup> Libro de actas CTE, 24 de noviembre de 1952, p. 126.

<sup>62</sup> Libro de actas CTE, 24 de noviembre de 1952, p. 127.

<sup>63</sup> A la recepción asistieron el presidente de Trasatlántica, que había hecho viaje a bordo, las primeras autoridades de Cuba y el embajador de España, Juan Pablo de Lojendio, marqués de Vellisca.

Pese a que su gran parecido que podría pensar que se trataba de buques gemelos, la realidad es que había algunas diferencias en la popa, pues en el buque *Covadonga* la superestructura central estaba unida con el saltillo de popa. En la tabla 9.7 detallamos sus principales características técnicas.

Tabla 9.7 Características técnicas de los buques *Guadalupe* y *Covadonga*

Buque	<i>Guadalupe</i>	<i>Covadonga</i>
Tonelaje bruto	10.226 t	10.226 t
Tonelaje neto	8.023 t	8.045 t
Peso muerto	8.500 t	8.500 t
Desplazamiento	14.800 t	14.800 t
Eslora total	148,51 m	148,51 m
Eslora e.p.p.	139,34 m	139,34 m
Manga	18,92 m	18,92 m
Puntal	12,10 m	12,10 m
Calado	8,00 m	8,00 m
Pasajeros	353	357
Número de bodegas	Cuatro	Cuatro
Cubicación	8.968 m <sup>3</sup>	8.968 m <sup>3</sup>
Propulsión	Un motor Sulzer	Un motor Sulzer
Potencia	7.300 CV	7.300 CV
Velocidad	17 nudos	17 nudos
Distintiva	EADM	ECAB

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1960)

## 9.6 DOS “VICTORY” TRANSFORMADOS EN TRASATLÁNTICOS. LOS BUQUES *BEGOÑA* Y *MONTSERRAT*

Los dos únicos barcos tipo “Victory” que enarbolaron bandera española fueron los trasatlánticos *Begoña* y *Montserrat*. Eran buques del tipo VC2-S-AP2 llamados en origen *Vassar Victory* y *Wooster Victory*; el primero fue construido en el astillero Bethlehem Fairfield Shipyard, Baltimore (EE.UU.) y entró en servicio el 28 de mayo de 1945, cuando la guerra ya había terminado. El segundo tomó forma en el astillero California Shipbuilding Corp., Los Ángeles y fue entregado el 2 de abril de 1945, casi tres meses después de su puesta de quilla.

En enero de 1947 y febrero de 1948 ambos fueron adquiridos por Alexandre Vlasov, emigrante de origen ruso afincado en Argentina y enarbolaron la contraseña de la Compañía Argentina de Navegación de Ultramar (CANUMAR); luego pasaron a bandera italiana y contraseña de SITMAR y recibieron los nombres de *Castelbianco* –en 1953 fue renombrado *Castel Bianco*- y *Castel Verde*, navegando primero fletados por la IRO en el tráfico de refugiados europeos y después, tras su transformación en buques de la emigración en 1950, en las exitosas líneas de Australia, Argentina, Venezuela y Canadá.

En el caso del buque *Castel Bianco*, transformado en el astillero de Génova, los ingenieros navales decidieron alargar la superestructura para incrementar la acomodación a 1.152 pasajeros.<sup>64</sup> En una segunda reforma efectuada entre 1952 y 1953 en el astillero Cantieri Riunitti dell’ Adriático, en Monfalcone, se le añadió una segunda cubierta con nuevos salones, una chimenea de líneas más aerodinámicas y una piscina de modestas proporciones. Los trabajos de reforma interior se acometieron

<sup>64</sup> Las bodegas de carga fueron reconvertidas en grandes sollados dotados de literas separadas por cortinas agrupados en tres, cuatro y seis plazas, segregados hombres, mujeres y niños con una proporción de casi cien pasajeros por cada diez tripulantes.

en el astillero de Trieste y quedó con capacidad para 1.194 pasajeros, de ellos 717 en 24 dormitorios entre 20 y 42 literas, una primera clase con capacidad para 56 plazas y el resto en cabinas dobles y cuádruples. En total 111 camarotes exteriores y 175 interiores, de ellos sólo 56 con baño privado.

La capacidad de carga quedó reducida a dos pequeñas bodegas para el equipaje y una escotilla situada delante del puente de mando que permitía el acceso a la gambuza, en la que se almacenaban los víveres secos y dos grandes cámaras frigoríficas. En cuanto a medios de salvamento, además de cuatro botes, dos de ellos a motor instalados en pescantes de gravedad, se le dotó con 18 botes salvavidas montados en doble bancada en diez juegos de pescantes telescópicos, provistos de un sistema de propulsión mecánica que consistía en un cierto número de palancas instaladas en las bancadas que, al ser accionadas simultáneamente por los ocupantes del bote, hacían girar el eje al que iba acoplada la hélice.

El comedor de proa tenía unas mesas alargadas con bancos corridos, pues entre los emigrantes los había también de segunda y tercera clase. Fue una transformación modesta, en la que primó el mayor número de pasajeros permitidos sobre el confort y la comodidad. En el puente de mando, un sondador ultrasonoro y un radar Decca 12 eran las ayudas a la navegación de que disponían ambos buques.

En enero de 1950 se acometió en el buque *Wooster Victory* la primera de las dos reformas importantes realizadas a bordo. Donde antes estaban los sollados de tropas que habían sido utilizados para los viajes de los refugiados, ahora se instalaron dormitorios y algunas cabinas con capacidad para 914 pasajeros; también se le dotó de una cocina más amplia y de un nuevo comedor que podía ser utilizado como salón social y cine. Es de destacar que su apariencia externa apenas se diferenció de un *Victory* en el que se habían sustituido los ojos de buey por ventanas rectangulares en el puente de mando y en las cabinas de la cubierta superior a cada banda. Renombrado *Castel Verde* en mayo del citado año, su vida marinera fue similar a la descrita en el buque *Castel Bianco* y en abril de 1953, llegó al astillero Muggiano, La Spezia, para proceder a una segunda modernización en la que quedó con capacidad para 1.033 pasajeros, de ellos 455 en 124 camarotes y el resto en 32 dormitorios, así como alojamiento para 183 tripulantes.

El 16 de marzo de 1957 el trasatlántico italiano *Castel Bianco* pasó a la propiedad de la Compañía Trasatlántica Española y recibió el nuevo nombre de *Begoña*. Para el mando del buque se designó al capitán Jesús Meana Brun y al día siguiente zarpó en viaje a Barcelona, donde fue sometido a una modernización en la que se eliminaron los dormitorios y se redujo el número de pasajeros en clase turista, quedando con capacidad para 830 plazas.

El 22 de marzo se hicieron las pruebas oficiales en aguas de Barcelona y al día siguiente se incorporó a la línea en el puerto de Génova. El presidente de Compañía Trasatlántica, Juan Claudio Güell y Churrua, dijo entonces que con la adquisición de los buques *Begoña* y *Montserrat* “se ha resuelto el problema de los emigrantes españoles, que podrán así viajar dignamente, bajo pabellón nacional. Además, desde el punto de vista económico, los 250 millones de pesetas que anualmente se abonaban por los pasajes de banderas mercantes extranjeras, quedarán dentro de España, por lo que no sólo se trata de un asunto sentimental, sino también de algo eficaz para nuestra economía.”<sup>65</sup>

Además de la línea de Venezuela, en mayo de 1957 hizo un viaje a Australia y el 20 de junio arribó a Sydney, llevando a bordo a 970 mujeres griegas.<sup>66</sup> Comprobado el alto promedio de ocupación de ambos barcos –aunque siempre fue algo superior en el *Begoña*–, en 1963 se mejoró su habilitación con la instalación de un equipo de aire acondicionado en todos los camarotes, espacios y dependencias públicas y la sustitución de los botes y sus pescantes telescópicos de brazo recto por otros de fibra de vidrio y

<sup>65</sup> ABC, 24 de marzo de 1957.

<sup>66</sup> MARRERO ÁLVAREZ, Manuel (2008). *Trasatlántica y la emigración canaria a América*, p. 75, Santa Cruz de Tenerife.

pescentes de gravedad. Los trabajos se realizaron en el primer trimestre del citado año en las instalaciones de ASTANO.<sup>67</sup>

Por lo que se refiere al buque *Castel Verde*, el 16 de abril de 1957 fue vendido a Compañía Trasatlántica Española en nueve millones de dólares y rebautizado con el nuevo nombre *Montserrat*. Al día siguiente entró en dique y el 23 de abril salió de Génova enarbolando bandera española. Con estos dos trasatlánticos, unidades híbridas, modestas y desfasadas frente a la competencia de las compañías portuguesas e italianas, Compañía Trasatlántica reforzó sus servicios entre España, Venezuela, Colombia y el Caribe y desde el primer momento se convirtieron en los barcos preferidos de los emigrantes gallegos y canarios, pues a bordo se hablaba español, se comía bien y eran un trozo de España en el océano inmenso. La línea regular se alargó hasta el puerto de Southampton (Inglaterra) razón por la cual también hacía escalas en Jamaica, Trinidad y Barbados.

Tabla 9.8 Características técnicas de los buques *Begoña* y *Montserrat*

<b>Buque</b>	<b><i>Begoña</i></b>	<b><i>Montserrat</i></b>
Registro bruto	10.139 t	9.008 t
Registro neto	5.747 t	4.762 t
Peso muerto	3.610 t	4.370 t
Desplazamiento	10.370 t	10.720 t
Eslora total	137,47 m	137,47 m
Eslora e.p.p.	133 m	133 m
Manga	18,94 m	18,94 m
Puntal	10,49 m	11,58 m
Calado	6,40 m	6.40 m
Pasajeros	939	826
Matrícula	Barcelona	Barcelona
Propulsión	Dos turbinas de vapor Westinghouse	Dos turbinas de vapor Allis Chalmers
Calderas	Dos Babcock & Wilcox	Dos Babcock & Wilcox
Potencia	6.000 CV	6.000 CV
Velocidad	17 nudos	17 nudos
Combustible	2.010 tons	2.019 tons
Consumo	33 t / singladura	33 t / singladura

Fuente: Lista Oficial de Buques (1966) y archivo del autor

Aunque en origen habían sido idénticos, sin embargo, tras la última transformación realizada en su etapa italiana, los trasatlánticos *Begoña* y *Montserrat* tenían algunas diferencias visibles en la superestructura. Casco y máquinas eran iguales, aunque el primero tenía una cubierta más en la que se alojaban dos comedores y las cocinas. En el interior, bajo la cubierta principal, la distribución de camarotes para emigrantes en las antiguas bodegas de carga reconvertidas era semejante. Por estar propulsados por turbinas de vapor se les denominó “turbonaves”, acepción técnica y comercial que encontró su eco entre la clientela. Con todos sus defectos, sin embargo, ambos buques llenaron un hueco importante en el

<sup>67</sup> También quedó resuelto un problema de control de humos y gases de las chimeneas, que formaban remolinos en determinadas condiciones de viento y velocidad de los buques y se metían por los portillos y ventanas y causaba molestias a pasajeros y tripulantes, lo que sucedía casi siempre en el viaje hacia el oeste y obligaba a mantenerlos cerrados y sufrir un calor sofocante en su interior. El departamento técnico de Trasatlántica diseñó un tubo de escape que, mediante un mecanismo de manivelas, cables y poleas sobresalía unos dos metros de la parte superior de la chimenea, lo cual evitaba el problema y en puerto podía ser abatido hasta camuflarlo por completo.

tráfico de pasajeros entre España y Venezuela pese a la dura competencia, que ofrecía buques más veloces y de mayor confort.

A mediados de 1974 comenzaron a manifestarse más problemas de los habituales en la sala de máquinas del trasatlántico *Begoña*, con averías frecuentes en las calderas, pérdidas en la red de conducción de vapor y paradas en alta mar. En octubre del citado año, cinco días después de su salida del puerto de Santa Cruz de Tenerife y cuando aún no había cubierto la mitad del viaje, sobrevino el “blackout” de la sala de máquinas y el barco quedó totalmente a la deriva en pleno Atlántico a unas 1.600 millas de distancia del puerto de partida. En su último viaje, el trasatlántico *Begoña* protagonizó el capítulo más penoso de su dilatada vida marinera. La compañía propietaria del remolcador de altura alemán *Oceanic*<sup>68</sup> conocía los problemas del barco español y dispuso que siguiera su estela a una discreta distancia de unas doscientas millas por si tuviera que intervenir, como así sucedió. Finalmente, desde Bridgetown el cansado *Begoña* regresó a España a remolque del remolcador español *Ibaizábal Uno*<sup>69</sup>, y aunque inicialmente se dijo que iría a Vigo, fue remolcado a Valencia y después a Castellón, donde se procedió a su desguace.

Los últimos tiempos del *trasatlántico Montserrat* también se habían convertido en una fuente de problemas constantes para la compañía, por lo que marzo de 1973, fuera de servicio, se especuló con su transformación en carguero o el desguace, decidiéndose lo segundo y fue vendido para chatarra en Castellón. En la tabla 9.8 detallamos las principales características técnicas de los dos únicos ex “Victory” que tuvo la Marina mercante española. La era de los viajes trasatlánticos españoles casi había llegado a su final.

---

<sup>68</sup> En junio y diciembre de 1969 la flota de la compañía alemana Bugsier se incrementó con dos nuevos remolcadores de salvamento construidos en el astillero F. Schichau GmbH, en Bremerhaven, que recibieron los nombres de *Oceanic* y *Artic*. En su momento fueron los mayores del mundo, con una potencia de tiro de 150 toneladas.

<sup>69</sup> Propiedad de la Compañía de Remolcadores Ibaizábal y construido en Astilleros Celaya (Bilbao), entró en servicio en diciembre de 1973.



**CAPÍTULO X      CONSTRUCCIÓN NAVAL Y MARINA MERCANTE  
(1956-1975). DOS DÉCADAS DE DESARROLLO,  
ÉXITO Y CRISIS**





## 10.1 LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA (1956-1975)

### 10.1.1 ASTILLERO DE SESTAO

Tras la entrega de los buques *Monte Ulía* y *Guadalupe*, el astillero de Sestao protagonizó en la segunda mitad de la década de los años cincuenta uno de los hitos más significativos de la construcción naval española. Aunque con retraso sobre las previsiones iniciales, los trasatlánticos *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, contratados por Ybarra, fueron durante mucho tiempo el “canto del cisne” de la Marina mercante española. En su construcción se emplearon 44 y 58 meses y fueron entregados en agosto de 1957 y mayo de 1959; destinados a la línea del Plata, en la que cosecharon merecido éxito y, paralelamente, abrieron mercado en la industria turística, en la que encontraron su nicho cuando llegó el final de las líneas regulares.

En el plano financiero, a finales de 1958 se aumentó el capital social de la Sociedad Española de Construcción Naval en 159 millones de pesetas, cuya cuantía estaba totalmente desembolsada a comienzos del año siguiente, y con estos fondos y un crédito concedido al amparo de la ley de 1956 para la modernización de astilleros nacionales, comenzó una nueva ampliación del astillero, continuación de la emprendida a partir de 1951, en que el dique seco se alargó 25 m para recibir buques de hasta 154 m de eslora.

Entre 1958 y 1961 se aumentaron las dimensiones de las gradas números 1 y 2, hasta 260 x 37 m y 220 x 30 m, lo que permitía la construcción de buques petroleros de hasta 65.000 TPM y, al mismo tiempo, se instalaron mesas de prefabricación a la intemperie en la cabecera de las gradas y se adquirió nueva maquinaria para los talleres. Otro hito destacado fue la inauguración, en octubre de 1963, de un dique seco de 120 m de eslora para permitir la varada de buques de hasta 7.500 TPM.<sup>1</sup>

En el citado periodo fueron construidos quince buques: dos petroleros para CAMPSA (*Campoverde* y *Campoblanco*), tres bacaladeros para PYSBE (*Huracán*, *Céfiro* y *Virazón*), dos carboneros para Altos Hornos de Vizcaya (*Conde del Cadagua* y *Juan T. de Gandarias*) y siete de carga general (*Beniel* y *Benizar*, para NEASA; *Alejandro Zubizarreta* y *Valentina Frías*, para Naviera Vascongada; *Deusto* y *Las Arenas*, para Naviera Bilbaína y *Conde de Fontanar*, para Compañía Marítima Zorroza). Es de destacar que tanto los petroleros, como los bacaladeros, los de NEASA, los buques *Alejandro Zubizarreta* y *Deusto* y los otros tres eran repeticiones de sus respectivos proyectos. Dos trasatlánticos contratados por Compañía Trasatlántica, llamados *Silos* y *Samos* sobre el proyecto, no pasaron del papel.

Hemos de destacar, asimismo, que en 1955 se había iniciado la segunda ampliación de los talleres de maquinaria con la ampliación de tres naves y la adquisición de utillaje para la fabricación de motores diésel.<sup>2</sup> A partir de 1958 comenzó la producción de los primeros motores sobrealimentados Sulzer RD76 y Burmeister & Wain 74-VTBF-160, situación que se mantendría hasta 1962, cuando se decidió el traslado de la producción de motores de menos de 2.500 BHP a la Fábrica de San Carlos y los talleres de Sestao se dedicaron a la producción de los grandes motores Sulzer 9RD90, de 20.700 BHP y

<sup>1</sup> HOUPT, Stefan *et al* (1998). “La Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna 1940-1969”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 212, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>2</sup> La Sociedad Española de Construcción Naval había adquirido en 1929 la licencia Sulzer y en 1934 la licencia Burmeister & Wain para la fabricación de motores diésel principales y auxiliares. Entre 1934 y 1941 utilizó la patente Weber y entre 1952 y 1961 la patente Nohab-Polar y también fabricó motores auxiliares de diseño propio denominados NA 13/17 y NA 20/26i. En 1949 comenzó la producción de motores Sulzer 10SD72, de 7.300 BHP y Burmeister & Wain 874-VTF-160, de 7.380 BHP, que fueron los mayores que se fabricaban entonces en el mundo. La capacidad de los talleres había pasado de unos 10.000 BHP anuales en la década de los años cuarenta, a unos 60.000 BHP anuales desde mediados de los años cincuenta hasta 1965; solo cuatro años después, en 1969, había alcanzado 173.000 BHP.

Burmeister & Wain VT2BF180, de igual potencia, mientras que el mayor fabricado antes de 1969, fecha de la fusión en AESA, fue el motor Burmeister & Wain 8K98FF.<sup>3</sup>

Recién estrenada la década de los sesenta, el astillero afrontó la reorganización científica del trabajo, para lo cual se contrataron los servicios de asesoría de una empresa francesa y a partir de 1963 asumió la dirección de la factoría el ingeniero naval Enrique de Sendagorta, un hombre de la casa que anteriormente había trabajado en la dirección del Servicio Técnico Comercial de Constructores Navales Españoles, en la experiencia pionera de búsqueda de nuevos mercados.

Debido a las limitaciones del crédito naval y la recesión que abrió la puerta al Plan de Estabilización, el astillero de Sestao no había conseguido contratos de armadores nacionales entre 1958 y 1961, por lo que la dirección se vio obligada a buscar clientes en el exterior. En la carrera por el aumento de la capacidad, el astillero amplió de nuevo la grada número uno entre 1965 y 1966 para permitir la construcción de buques de 100.000 TPM. Como es sabido, el cierre del canal de Suez en 1967 desató una auténtica fiebre en la construcción naval de grandes petroleros, lo que se tradujo, en muy poco tiempo, en la demanda de buques de 400.000 TPM.

En febrero de 1968 fue botado el mayor buque construido hasta entonces en la ría del Nervión. Se trataba del petrolero *Zaragoza*, de 98.000 TPM, contratado para CEPSA, primero de una serie de seis para diferentes compañías. El siguiente fue el petrolero *Loyola*, de igual tonelaje, para Naviera Artola, entregado en marzo de 1969 y otros dos inicialmente contratados por la compañía venezolana Copetrolasa –botados como *Petro-Zulia* y *Petro-Guaira*, sobre el proyecto– y revendidos durante su construcción a una compañía armadora alemana, renombrados *Arnberg* y *Bamberg* y entregados en diciembre de 1969 y julio de 1970, respectivamente.

En el periodo comprendido entre 1956 y 1969, el astillero de Sestao construyó 61 buques de diferentes tipos, entre los que destacan de carga general, petroleros, frigoríficos y cargas especiales, por lo que se advierte una especialización en unidades de tamaño mediano, algunas de cierto valor tecnológico. Entre ellos destacan los buques *Bermeo* y *Ondárroa*, para Naviera Vizcaína, entregados en abril y julio de 1964; los petroleros *Campocerrado*, *Camporraso* y *Camporrubio*, para CAMPSA, en diciembre de 1961, diciembre de 1962 y junio de 1963; el buque de pasajeros *Princesa Isabel*, para una armadora de Brasil, en agosto de 1962; los frigoríficos *Playa de las Canteras*, *Playa de Maspalomas*, *Playa del Médano*, *Playa de las Nieves*, *Playa Blanca* y *Playa de Naos*, para Naviera de Canarias, en agosto de 1964, enero de 1965; julio y noviembre de 1967 y enero y febrero de 1969; los tres “sierras” de la clase E<sup>4</sup> de Marítima del Norte, entre enero de 1964 y mayo de 1965; los buques de pasaje *Santa Cruz de Tenerife* y *Ciudad de Compostela*, para Compañía Trasmediterránea, en agosto de 1966 y abril de 1967; el buque *Deneb*, para Fertimar, en abril de 1968, segundo de su clase construido en España para el transporte de amoníaco y cuyo proceso tuvo una duración de tres años justos y el buque de línea *Mar Cantábrico*, para Compañía Marítima del Nervión, en febrero de 1967.

En cuanto al mercado exterior destacan los buques *Chatwood*, para William F. Fenwich, en mayo de 1963; *Orient Mariner*, gemelo del anterior, para Orient Mid-East Lines, en julio de 1964; cuatro cargueros de línea para la Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, llamados *El Jigüie*, *13 de Marzo*, *La Plata* y *Guisa* y apodados “los gallegos”, entre marzo de 1965 y octubre de 1966; así como el pesquero *Isla de la Juventud*, en diciembre de 1967; y seis buques frigoríficos<sup>5</sup> para la Compagnie Real Marocaine

---

<sup>3</sup> El primero de este modelo fabricado en Manises fue para el petrolero *Aragón*, de 30.400 BHP a 103 rpm. Los petroleros VLCC de Amoco también instalaron este modelo.

<sup>4</sup> Se trata de los buques *Sierra Estrella*, *Sierra Escudo* y *Sierra Espuña*.

<sup>5</sup> Nombrados *El Hassani*, *El Idrissi*, *Tariq*, *Ibendaoud*, *Ibenaicha* y *Abdelmoumen*.

de Navigation, todos ellos en el transcurso de 1967. Figuran, asimismo, cuatro buques *tramp* para la Corporación Peruana de Vapores, bautizados con nombres de incas, entregados entre septiembre de 1968 y septiembre de 1969 y dos buques para Yugoslavia tipo Freedom-Hispania, llamados *Virpazar* y *Niksic*, en febrero y mayo de 1970, respectivamente.

Desde 1969, La Naval se especializó en la construcción de petroleros y bulkcarriers de gran tamaño, pues se trataba de los buques de mayor demanda de la época. Inmerso desde 1974 en una crisis de la que no conseguiría recuperarse plenamente, destacan siete petroleros de 132.000 TPM, tres de ellos contratados por Naviera Artola y llamados *Ondiz* –construcción número 200–, *Tavira* e *Iranzu*, entregados en noviembre de 1975, junio y octubre de 1976. Otros dos, nombrados *Cerro Colorado* y *Corta Atalaya*, en 1977 y 1978, fueron para ERT; *Rosario del Mar*, para Líneas Asmar, en 1977 y *Astrapesa Uno*, para la sociedad Astrapesa, formada por Naviera Aznar, Naviera Vascongada y Naviera Bilbaína, aunque no llegó a hacerse cargo del buque.<sup>6</sup>

El periodo comprendido desde 1969 hasta 1975, límite cronológico de estas tesis, viene determinado por la creación de Astilleros Españoles, S.A., cuyo desarrollo abordamos conjuntamente en el apartado correspondiente.

### 10.1.2 EUSKALDUNA

Del mismo modo que sucedió con el resto de los astilleros españoles, la ley de 1956 marcó el comienzo de una nueva etapa en Euskalduna. Se habían resuelto, además, los problemas en el abastecimiento de materias primas y casi habían desaparecido los problemas que afectaban al suministro eléctrico. Momento, desde comienzos de la década de los años sesenta, en el que Euskalduna pudo atender en mejores condiciones la demanda de los navieros nacionales y, al mismo tiempo, abrió sus puertas a la exportación.

En el periodo comprendido entre 1956 y 1959, el astillero vasco entregó once buques que sumaban algo más de 45.000 TRB. Con esta producción se situaba casi en los niveles que había tenido antes de la guerra –entre 1930 y 1934 construyó casi 41.000 TRB– y cuando finalizaba la década de los años cincuenta tenía cuatro mil trabajadores, que fue la mayor cifra de empleo de toda su historia.<sup>7</sup>

En 1956 fueron entregados los buques *Monte Arucas*, para Naviera Aznar y *Ciudad de Toledo*, para Trasmediterránea, último del tipo C del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano. En el segundo semestre del citado año, este buque realizó un viaje como exposición flotante de la industria española por 31 puertos de 16 países, y recibió a bordo a destacadas jerarquías y algo más de dos millones de visitantes.<sup>8</sup>

En 1957 no hubo entregas. En 1958 correspondió a los buques *Lago Isoba* y *Lago Enol*, contratados por Naviera Lagos, cuyos cascos habían sido construidos en el astillero Juliana, en Gijón. En ese mismo año, además, también fueron terminados los buques *Navahermosa* y *Navalhorno*, para CETRAMAR, una sociedad filial de Naviera Aznar. En 1959 se procedió a la entrega al mismo armador de otros dos buques de la serie llamados *Navacerrada* y *Navafría*, así como tres buques para Naviera Aznar, nombrados *Monte Anaga*, *Monte Umbe* y *Monte Pagasarri*.

De modo que, con esta recuperación de los pedidos, Euskalduna retomaba sus vínculos directos con la familia Aznar, pues desde el final de la guerra hasta 1955 sólo había construido un buque para esta

<sup>6</sup> VALDALISO GAGO, Jesús (2006). *La familia Aznar y sus negocios (1830-1983). Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*, p. 182, ed. Marcial Pons, Madrid.

<sup>7</sup> HOUP, Stefan et al. *Ibidem*, p. 226.

<sup>8</sup> ABC, 11 de diciembre de 1956.

compañía. Se trataba del *Monte Udala*, tipo C del Plan de Nuevas Construcciones, entregado en 1948. Sin embargo, en el periodo comentado, fueron construidos ocho buques para esta naviera, lo que representaba el 74% del tonelaje total entregado en el quinquenio señalado.<sup>9</sup>

Debido a las limitaciones de su emplazamiento, que situaban el límite de las construcciones navales en 20.000 TRB, Euskalduna se especializó en la construcción de buques de tipo medio, predominando una media de 8.000 TRB y abandonó el mercado de petroleros. Al mismo tiempo y para afrontar la demanda en mejores condiciones, introdujo técnicas modernas y de organización del trabajo, que desde hacía años se empleaban en astilleros extranjeros. De ahí que en 1956 decidiera introducir la prefabricación y una amplia mejora de las instalaciones.

Ello permitió mejorar el rendimiento y el desarrollo de los procesos fabriles. Entre 1960 y 1961, al ritmo de uno por año, fueron entregados los buques *Monte Peñalara* y *Monte Palomares*, así como tres buques gemelos para Naviera Pinillos llamados *Ter*, *Duero* y *Arga* y destinados al tráfico frutero de Canarias. En 1960 entró en servicio el buque costero *Cigorella*, contratado por Marítima Astur y en 1961 el buque *Martín Zubizarreta*, para Naviera Vascongada.

Los efectos del Plan de Estabilización de 1959, que contrajeron la demanda interna, sin embargo abrieron la puerta al mercado exterior, un sector en el que Euskalduna apenas había tenido protagonismo, reducido tan sólo al contrato de un lote de buques guardacostas para México en la década de los años treinta. Ello obligó a un aumento de la producción, reducción de costes mediante la subcontratación y una mejor organización comercial.

En la reducción de costes influyó sobremanera la construcción de series de buques, de modo que en el periodo comprendido entre 1954 y 1969 el 54% del tonelaje total construido en Euskalduna formaba parte de series de tres o más buques, siendo sólo el 11% el porcentaje de buques únicos. A finales de la década de los años cincuenta se tardaban nueve meses en la botadura de un buque de 8.000 TRB y en 1968 se había reducido a cuatro e incluso tres meses desde la puesta de la quilla, para buques de 15.000 TRB y, al mismo tiempo, se produjo una sensible reducción de la plantilla, que pasó de 4.116 trabajadores en 1957 a 2.610 en 1967.<sup>10</sup>

El año 1962 se estrenó con la entrega del buque de pasaje *Princesa Leopoldina*, contratado por la Compañía de Navegação Costeira, de Brasil y un lote de doce buques para once navieros de Noruega<sup>11</sup>, de modo que entre 1962 y 1964 la totalidad del tonelaje construido en Euskalduna fue destinado a la exportación y el 50% de la producción en 1954. La demanda nacional se compensó con la aplicación de medidas gubernamentales, lo que se tradujo en los contratos de los buques *Luchana*, para Naviera Bilbaína y *Monte Sollube*, para Naviera Aznar, ambos entregados en 1964.

A mediados de la década de los sesenta, las posibilidades de expansión física de las instalaciones del astillero en Olaveaga eran nulas. Ocupaba una superficie de 94.000 m<sup>2</sup>, frente a los 170.000 m<sup>2</sup> de Matagorda o 300.000 m<sup>2</sup> de Sestao. El terreno estaba delimitado por un triángulo alargado y estrecho, próximo al centro urbano de Bilbao, lo que afectó a la organización de los trabajos en los talleres, en un momento en el que la producción estaba en expansión. Y, al mismo tiempo, las dimensiones de los

---

<sup>9</sup> HOUP, Stefan *et al. op. cit.*, p. 227.

<sup>10</sup> *Op. cit.*, p. 229.

<sup>11</sup> Llamados, por número de construcción, *Ask* (Kjerland), *Roy* (Kjerland), *Guayana* (Skogland), *Boreas* (Skogland), *Finse* (Johannesens), *Pinto* (Paal Wilson), *Mango* (Meidells), *Ursula C* (H.F. Cordes), *Slitan* (Karlander), *Sletta* (Karlander), *Fossum* (Lovenskiold) y *Linglea* (Hindlea Shipping).

diques existentes limitaron también el mercado de las reparaciones navales, lo que ya era patente a partir de 1964.

La ubicación del astillero donde la ría comienza a estrecharse y disminuyen los calados, se convirtió, pues, en un problema serio para la expansión de Euskalduna. A causa de las mareas, el retraso en la construcción de un buque podía posponer su botadura durante meses y así sucedió en 1966, cuando se botó el casco del *Vizcaya* sin el bloque de proa, que sería soldado posteriormente en el dique de Gijón, ante el temor de que no pudiera maniobrar la denominada curva de Olaveaga en su salida hacia el puerto exterior.

Es de reconocer y así lo enfatizan Jesús Romero *et al*, que los buques construidos por Euskalduna en la década de los años sesenta fueron de una gran calidad. Conjugaba dos factores importantes: la experiencia adquirida a lo largo de seis décadas y, sobre todo, en los últimos veinte años y el empleo de una mano de obra altamente cualificada. Hemos de destacar los butaneros *Butatrés* y *Butacuatro*, para BUTANO, en 1964 y 1965; el amoniaquero *Alexander Hamilton*, para Margas Shipping Co. Inc., en 1967; dos “gallegos” para la Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, llamados *Pino del Agua* e *Imias*, en 1966; los buques frigoríficos *Portugalete* y *Plencia*, para Naviera Vizcaína, en 1967, convertidos entonces en los más veloces de la Marina mercante española. Otros buques construidos entre 1965 y 1967 fueron los siguientes: *Monte Saja* (Naviera Aznar), *Conde de Abásolo* (Naviera Vascongada), *Benimuslem* (NEASA) y *Garciani* (Nicomedes García).

A comienzos de la década de los años sesenta, Euskalduna había construido medio millón de toneladas y su nombre era sinónimo de garantía.<sup>12</sup> Como complemento del prestigio adquirido, en 1958 había iniciado la fabricación de motores MAN de patente alemana, tanto principales como auxiliares y, de hecho, la mitad de los buques construidos en el astillero entre 1960 y 1969 estaban propulsados bajo licencia Euskalduna-MAN.

A finales de la década de los años sesenta, Euskalduna, al igual que la mayoría de los astilleros españoles, tenía una dimensión inadecuada en relación al espectacular aumento de la producción de años anteriores. Los problemas más graves se referían a la financiación del volumen de obra contratado y las dificultades para encontrar recursos en el mercado de capitales. Ante los frecuentes retrasos en los pagos de los armadores y la escasa cuantía del fondo de maniobra, la dirección del astillero trató de encontrarla a través de deudas a corto plazo. En el balance de 1966 ascendía a 1.809 millones de pesetas, frente a un inmovilizado de 1.580 millones de pesetas.<sup>13</sup> Resultaba necesario, por tanto, sanear la situación y obtener una rentabilidad proporcional al buen ritmo de la factoría, por lo que la creación de Astilleros Españoles, S.A. proporcionaría la solución del problema, concentrándose los astilleros en una nueva empresa con una dimensión óptima tanto para la financiación, como para la capacidad de compras y comercialización de la producción.

Hemos de destacar, asimismo, el proyecto Euskalduna 27, correspondiente a un buque tipo bulkcarrier de 15.940 TRB, del que entre 1967 y 1969 fueron construidos siete unidades: *Vizcaya* (Naviera Vascongada), *Monte Zalama*<sup>14</sup> (Naviera Aznar), *Monte Zaraya* (Naviera Aznar), *Lujúa* (Naviera Bilbaína), *Monte Zapola* (Naviera Aznar), *Serantes* (Naviera Vascongada) y *Monte Zamburu* (Naviera

<sup>12</sup> Los talleres de Elorrieta, que fueron trasladados a Asúa, estaban dedicados a la producción de aceros, destinados en porcentaje importante a cubrir las necesidades del astillero.

<sup>13</sup> HOUP, Stefan *et al. op. cit.*, p. 233.

<sup>14</sup> En el caso de este buque, la sección de proa fue construida en el astillero Juliana, Gijón, donde también se realizó el ensamblaje.

Aznar). En dicho periodo tomaron forma otros buques de carga general llamados *Manuel Campos* y *Mirenchu*, para Clemente Campos y *Adriana* y *Eolo*, para Naviera Vascongada y Naviera Bilbaína.

A partir de 1968, el astillero había conseguido la plena estandarización<sup>15</sup> en el trabajo y en ese mismo año ofertó cuatro tipos de buques estándar (tres bulkcarriers y un frigorífico), siendo el modelo Santa Fe-77<sup>16</sup> el que más éxito alcanzó, sobre todo en el mercado internacional. En total se vendieron 44 buques a armadores de España, Reino Unido, Argentina y Grecia, parte de los cuales fueron construidos en el astillero de Bazán en San Fernando (Cádiz), AESA en Sevilla y Unión Naval de Levante.

El primer Santa Fe-77 fue el buque *David Marquess of Milford Haven*, botado en julio de 1970 en el astillero de Olaveaga con la asistencia de lord Mounbatten. Ninguna otra serie española ha logrado este nivel de ventas –incluidas las versiones Santa Fe-80 y Santa Fe-82–, aunque si la comparamos con el proyecto británico SD-14, del que se vendieron 230 buques, nos permite hacernos una idea realista del éxito logrado por el modelo español, lo cual llamó la atención de empresarios japoneses del sector.<sup>17</sup> Del proyecto TD-15 fueron construidos 24 buques entre 1978 y 1984. En el caso de Euskalduna y otros astilleros dedicados a la construcción de buques especializados de tipo medio fue lo que les permitió resistir en mejores condiciones el primer impacto de la crisis de los años setenta.<sup>18</sup>

### 10.1.3 ASTANO

En 1956, después de tres años de obras, se estrenó el nuevo edificio central de ASTANO, así como la pavimentación de las calles interiores y la ampliación de la grada número 7 y recibió la visita del jefe del Estado, general Franco. La aprobación, en dicho año, de la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante Española, abrió nuevas perspectivas para ASTANO, que registró un incremento en la cartera de pedidos, pese a las ya citadas carencias de acero naval, equipos propulsores y auxiliares, frecuentes cortes y restricciones eléctricas y la lentitud e inseguridad en la concesión de nuevos créditos.

La segunda fase consistía en el abaratamiento de los costes de producción mediante la incorporación de métodos como el prefabricado de grandes bloques, la soldadura eléctrica y cambios organizativos. ASTANO acometió obras de ampliación y construcción de dos nuevas gradas para permitir la construcción de buques de mayor porte y abrir la cartera de trabajo a contratos internacionales. La primera medía 160 m de eslora y 40 m de manga, asistida por grúas torre de 25 toneladas y una cimentación que permitiría su ampliación futura a 270 m de eslora útil, para buques de 85.000 TPM.

La tercera etapa consistió en la habilitación interior de las instalaciones y la construcción de nuevos talleres de herreros de ribera, soldadura y prefabricación, dotados de grúas-puente y parque de almacenamiento de los elementos prefabricados servido con grúas-torre de 25 toneladas y se amplió la capacidad de los talleres para la producción de motores diésel de mayor potencia. El muelle número 7, equipado con grúas y destinado a reparaciones a flote y armamento de nuevos buques, mide 1.400 m de longitud.

---

<sup>15</sup> El astillero de Olaveaga había hecho un tímido intento con el proyecto Euskalduna-24, del que se construyeron dos unidades; seguiría la serie Euskalduna-27, a la que ya nos hemos referido, Santa Fe-77, TD-15 y San Mamés.

<sup>16</sup> Eran buques de 21.000 TPM y 15 nudos de velocidad, cinco bodegas con entrepuentes, que podía alternar cargas de grano, mineral, 315 TEUS, madera, vehículos y mil toneladas de cargas líquidas en tanques verticales y cuarto de bombas situado a proa. Extrayendo o abatiendo los entrepuentes se convertía en bulkcarrier de bodega única autoestibante o portacontenedores; para estos cambios disponía de grúas o puntales, según los casos.

<sup>17</sup> PARGA LÓPEZ, José B. “Los ciclos en la construcción naval española”. *Ingeniería Naval*, abril de 2002, p. 502.

<sup>18</sup> VALDALISO GAGO, Jesús. *Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889-1979)*. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2, pp. 307-325, San Sebastián, 1998. Véase también IBÁÑEZ, Maite *et al* (2002). *Euskalduna*, p. 171, Diputación Foral de Vizcaya.

En 1957 casi toda la maquinaria auxiliar de cubierta y máquinas de los buques contratados se fabricaba en el astillero ferrolano y una parte era diseño propio de la firma FENYA; por entonces había realizado dos motores de 1.400 CV cada uno para buques costeros y tenía en proyecto otro de 8.000 CV de potencia.<sup>19</sup> A esta etapa corresponde la construcción de los buques costeros *Marilí*, *Río Jallas*, *Lalasia*, *Río Tambre*, *Cantón Grande*, *Cantón Pequeño*, *Mani* y *Maypa*, todos ellos resultado de un proyecto propio del astillero y entregados entre 1955 y 1960, así como la reconstrucción del buque *Río Samo*, ex *La Ceiba*, una antigua corbeta de la clase *Flower* que había sido transformada en mercante en EE.UU.; y el buque *Río Umia*, con puente al centro y motores procedentes de submarinos alemanes de la Segunda Guerra Mundial, que fue entregado en octubre de 1958.

Todo este desarrollo colisionó en 1958 con una crisis del sector de la Marina mercante, con una caída de fletes y fuerte contracción de la demanda de buques de nueva construcción. El mercado interno, aunque favorecido por la ley de 1956, tuvo una limitada repercusión por las dificultades del crédito naval y la lentitud burocrática; de ahí que ASTANO tratara de encontrar su viabilidad en el mercado internacional, pese a la competencia de astilleros europeos y japoneses, que eran entonces los que lideraban el sector a nivel mundial. Además de los buques mercantes reseñados, destaca la entrega de una veintena de pesqueros de varios tipos, así como otras unidades de diseño propio, caso de los buques *Herada* y *La Pared*, entregados en febrero de 1958; y la transformación del petrolero *Nuculana* en el bulkcarrier *Ave*, en el citado año.

Comenzó entonces la que se denomina etapa moderna de ASTANO, en la que en 1962 entregó tres pequeños buques para Fred. Olsen & Co. llamados *Bonn*, *Basel* y *Brielle*. En 1963 finalizó la construcción de un muelle de 250 m de longitud y en 1965 se amplió la manga de la grada número dos hasta 46 m, lo que permitiría construir buques de 150.000 TPM, enfocada hacia la previsible demanda de petroleros. Sin embargo, como señalan Stefan Houpt y Lidia Ferrer, para conseguir contratos internacionales “se aceptaron contrataciones con cláusula de precio fijo, arriesgándose a la posibilidad de inestabilidad de precio. Las alzas importantes iban habitualmente ligadas a problemas de suministro o a demoras en la construcción, añadiéndose las penalizaciones de precios en las entregas”.<sup>20</sup>

Hubo algunos problemas cuando llegó el momento de la entrega de los buques *Monelos* y *Río Umia*, que habían sido contratados por Naviera Lucentum y MARASIA y tuvieron que ser explotados por el propio astillero ante el incumplimiento de sus armadores. Sucedió el incendio del trasatlántico *Marqués de Comillas*, en noviembre de 1961<sup>21</sup>, cuando se encontraba en reparaciones y llegó otra obra de interés, la reconstrucción del buque frigorífico alemán *Asseburg*<sup>22</sup>, que fue entregado en abril de 1969 renombrado *El Puntal*.

Al mismo tiempo que se producía la construcción del buque de línea *Joaquín Ponte Naya*, entregado en noviembre de 1965, ASTANO incursionaba en los buques petroleros con los contratos de cinco buques de menor tonelaje para CAMPSA<sup>23</sup>, aunque el primero de gran porte para la época fue el petrolero *Ildefonso Fierro* (60.000 TPM), entregado en noviembre de 1966. Hubo por el medio una serie de buques de carga general y frigoríficos, así como dos “gallegos” para la Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, hasta el siguiente petrolero llamado *Ceuta*, construido por encargo de Marflet y operado

<sup>19</sup> HOUP, Stefan *et al. op. cit.*, p. 310.

<sup>20</sup> HOUP, Stefan *et al. op. cit.*, p. 311.

<sup>21</sup> ABC, 7 de noviembre de 1961.

<sup>22</sup> Este buque se había incendiado en abril de 1966 a unas cien millas al oeste de Finisterre cuando iba en viaje de Amberes a Guayaquil. Declarado pérdida total, fue adquirido como chatarra por Financiera Montañesa, una de las empresas del grupo Pereda y reconstruido en ASTANO.

<sup>23</sup> Nombrados *Campomarino* (diciembre de 1964), *Campofrío* y *Camporrobles* (febrero de 1965), *Campochico* (abril de 1965) y *Camponaraya* (octubre de 1965).

por CEPSA, en abril de 1968; *Pablo Garnica*, para Naviera de Castilla y propulsado por turbinas de vapor, en enero de 1969; *Santander*, contratado por Transportes de Petróleo, en octubre del citado año; *Móstoles*, para CEPSA, en marzo de 1970; *Playa de Riazor*, en octubre de 1970 y *Melilla*, para Marflet, en marzo de 1971. Destaca, asimismo, el bulkcarrier *Solares*, para Naviera de Castilla, en julio de 1970, convertido entonces en el mayor de su clase construido en España.

Con el objetivo de lograr la fusión de las empresas del sector y competir abiertamente con otros astilleros extranjeros, el Gobierno puso en marcha la Acción Concertada, implantada mediante orden ministerial de 26 de julio de 1967. Aunque ASTANO participó en las conversaciones previas tanto con empresas públicas como privadas del sector, finalmente optó por seguir su camino en solitario en lo que a la modernización del astillero se refiere. ASTANO había sido paradigma de la modernidad del sector en España y la elección de construir buques petroleros, cada vez de mayor tamaño, planteó un cambio de estrategia en la tecnología empleada hasta entonces. El astillero tenía una ventaja importante, pues pudo ampliar sus instalaciones aprovechando los espacios existentes, sin necesidad de recurrir a la construcción de un nuevo astillero, como sucedió en la bahía de Cádiz.

Comenzó entonces la etapa colosal de ASTANO, con la construcción de buques de hasta 363.000 TPM y para ello recurrió al ensanchamiento de las gradas, obviando así la construcción de un dique seco, si bien elaboró un proyecto para, en caso necesario, construir en el plazo de tres años un dique de 400 m de eslora x 75 m de manga. El consumo anual de acero inicial pasaría de 40.000 a 70.000 toneladas y podría alcanzar un máximo de 120.000 toneladas, caso de que la demanda se disparase. De modo paralelo se introdujeron nuevos métodos de fabricación en cadena de bloques prefabricados para su montaje en grada, intensificándose el empleo de sistemas tipo Pert y equivalentes para la programación de los trabajos mediante el empleo de ordenadores tanto para talleres y gradas y, especialmente, en el departamento técnico y la sección de acopios.

El proyecto de Acción Concertada que presentó ASTANO suponía aumentar la capacidad anual a dos buques petroleros de 100.000 TPM y 1,5 petroleros de 324.000 TPM. Ello hacía necesario la ampliación de la grada número 1 para buques de 350.000 TPM y en 1970 se contrató la construcción de una espectacular grúa pórtico de 800 toneladas de fuerza ascensional, 74,5 m de altura bajo viga y 145 m de luz, que sería entonces la mayor de Europa.<sup>24</sup> Adjudicada inicialmente a la firma alemana PHP, finalmente fue fabricada por La Maquinista Terrestre y Marítima en Barcelona. El montaje comenzó en diciembre del citado año; el pórtico fue elevado entre abril y julio de 1971 y en diciembre siguiente ya había finalizado su montaje.

Con esta grúa, el astillero mejoró sensiblemente la capacidad de servicio de las gradas números 1 y 2, así como la zona de armamento de estructuras y pronto se convirtió en el símbolo de la empresa, alzando orgullosamente las siglas de su creadora y siendo visible desde larga distancia.<sup>25</sup> El acta de concierto con la Administración se firmó el 3 de mayo de 1969 y el Banco de Crédito para la Construcción otorgó un préstamo por valor de 637,1 millones de pesetas para la habilitación del astillero.<sup>26</sup> Las perspectivas inmediatas venían acompañadas de un notable aumento de la cartera de pedidos, en el caso de los petroleros, como detallamos en la tabla 10.1.

---

<sup>24</sup> Siempre se ha hecho la comparación de que la grúa pórtico de ASTANO mide 4,5 m más que las torres de la catedral de Santiago de Compostela.

<sup>25</sup> La modernización del parque de laminados permitió automatizar y abaratar el manejo de las 104.000 toneladas anuales de acero que exigirían los futuros programas del astillero; la construcción del muelle número 10, de 400 m de línea de atraque; la ampliación del taller de herreros de ribera para trabajos de chapa plana, máquinas de oxicorte automáticas, curvadoras de cuadernas, fabricación en cadena de bloques de dos dimensiones de hasta 250 toneladas de peso, cabinas para el tratamiento y pintado de bloques curvos y planos e introducción del control numérico para el dibujo de planos y oxicorte de las chapas.

<sup>26</sup> HOUP, Stefan *et al.*, *op. cit.*, p. 314.



El proyecto de la Acción Concertada aseguraba una rentabilidad del capital y contribuía al mejor equilibrio financiero de ASTANO, con unas condiciones favorables para ampliaciones de capital futuras y renovación tecnológica. Las obras se iniciaron en 1968 y se preveía su finalización haciéndola coincidir con la puesta de quilla del primer buque para PETRONOR, previsto para 1971.

Tabla 10.1 Petroleros construidos en ASTANO (1964-1980)

Nº	Buque	Entrega	Armadora
183	<i>Campomarino</i>	17.12.1964	CAMPSA
184	<i>Campofrío</i>	02.03.1965	CAMPSA
185	<i>Camporrobles</i>	25.02.1965	CAMPSA
187	<i>Campochico</i>	28.04.1965	CAMPSA
193	<i>Camponaraya</i>	15.10.1965	CAMPSA
190	<i>Ildefonso Fierro</i>	12.11.1966	Naviera Fierro
147	<i>Presidente H. Irigoyen</i>	22.02.1967	YPF Argentina
201	<i>Ceuta</i>	29.04.1968	Marflet
203	<i>Pablo Garnica</i>	14.05.1968	
214	<i>Santander</i>	06.10.1969	Naviera de Castilla
220	<i>Mostoles</i>	21.03.1970	CEPSA
201	<i>Laietá</i>	28.07.1970	Napoli
222	<i>Playa de Riazor</i>	07.10.1970	
225	<i>Melilla</i>	11.03.1971	Marflet
228	<i>Muñatones</i>	08.10.1971	PETRONOR
230	<i>La Niña</i>	28.04.1972	Río Gulf
226	<i>Arteaga</i>	16.12.1972	PETRONOR
233	<i>Chun Woo</i>	28.07.1973	
227	<i>Butrón</i>	04.12.1973	PETRONOR
234	<i>Texaco Spain</i>	19.07.1974	
229	<i>Ocean Park</i>	08.08.1974	
239	<i>Tarragona</i>	30.11.1974	Marflet
231	<i>Al Andalus</i>	26.04.1975	
236	<i>Dalma</i>	22.09.1975	
232	<i>Santa María</i>	22.12.1975	PETRONOR
235	<i>Texaco London</i>	01.06.1976	
240	<i>Texaco South America</i>	08.10.1976	
241	<i>Cartagho-Nova</i>	30.12.1976	ENPETROL
242	<i>Mundaca</i>	20.06.1977	Naviera Vizcaína
243	<i>Munguía</i>	11.10.1977	Naviera Vizcaína
244	<i>Mónica María</i>	08.11.1978	Naviera Letasa
245	<i>Tarraco Augusta</i>	25.11.1980	ENPETROL

Fuente: elaboración propia a partir de fondo documental ASTANO. Archivo del autor

No obstante, como advierte el ingeniero naval Parga López, “peor fue el caso de los petroleros de la Gulf, ocurrido a finales de 1968. Como contrapartida a la concesión de la refinería de Bilbao, la Gulf se comprometía a construir en España cinco grandes petroleros. Al tratarse de una contrapartida, el proyecto y el precio deberían estar determinados, el Ministerio de Industria pone en competencia a Astilleros de Cádiz y a ASTANO. El pedido se lo lleva ASTANO y el ministro cesa al gerente de Astilleros de Cádiz por haberlo perdido (sic). La construcción de aquellos petroleros costó mucho dinero

a ASTANO y entonces empezó su declive económico. Es evidente que lo mejor para el país hubiese sido no entrar en competencia y repartirse el pedido, o sea, ir de acuerdo.<sup>27</sup>

Un contrato de gran relevancia para ASTANO fue la construcción del buque metanero *Laietá*<sup>28</sup>, convertido en el mayor desafío tecnológico, dada su naturaleza, con el que se enfrentó el astillero ferrolano. Entregado en julio de 1970, tenía capacidad para 40.000 metros cúbicos (250.000 barriles) a una temperatura de -162 grados, un volumen equivalente a 22.000 millones de metros cúbicos de gas. Mantenía una velocidad de 17 nudos, lo que le permitía hacer la travesía entre Barcelona y Libia, que es de mil millas, en dos días y medio y pertenecía a una serie de cuatro buques<sup>29</sup> proyectados por Esso.

La etapa colosal de ASTANO está representada por la construcción de 16 grandes petroleros entre diciembre de 1972, con la entrega del buque *Arteaga*, primero de su tipo contratado por PETRONOR y *Tarraco Augusta*, en noviembre de 1980, destinado a ENPETROL. Por el medio hay nombres tan importantes como los buques *Butrón* (diciembre de 1973) y *Santa María* (diciembre de 1975), para PETRONOR; *Tarragona* (noviembre de 1974), para Marflet; y *Mundaca* (junio de 1977) y *Munguía* (noviembre de 1977) para Naviera Vizcaína.

#### 10.1.4 ASTILLEROS DE CÁDIZ

Astilleros de Cádiz. S.A. quedó oficialmente constituida el 21 de junio de 1952 ante el notario Jesús Puig Martínez, del Ilustre Colegio de Madrid. Otorgaron la escritura de constitución de la nueva sociedad Juan Antonio Suanzes y Horacio Echevarrieta. Una semana antes se había efectuado la venta formal de la factoría al INI, en escritura formalizada en la notaría de Luis Hernández. Para llegar a este acuerdo hubo que esperar a que la Sociedad Española de Construcción Naval retirase el pleito que había interpuesto contra Echevarrieta, cuando se enteró de la venta de la factoría al Estado.

Astilleros de Cádiz tenía un capital social de 100 millones de pesetas repartidos en diez mil acciones de diez mil pesetas cada una. Del total, 9.460 acciones quedaban en manos del INI y las 600 restantes, equivalentes a seis millones de pesetas, en poder de Horacio Echevarrieta; cantidad que coincidía con las estimaciones que se habían hecho del valor de las instalaciones y lo que Echevarrieta había acordado con Suanzes. Aceña y Comín enfatizan que el INI “canalizó hacia la empresa ingentes cantidades de recursos”, pues la inversión directa pasó de 26,5 millones de pesetas de 1952 a 557,9 millones en 1960, cifra en la que se detendría la aportación del INI; también recibiría fondos de la emisión de obligaciones por importe de 350 millones de pesetas.<sup>30</sup>

El 16 de junio de 1952 la factoría gaditana pasó definitivamente a poder de la nueva empresa, de la que el almirante Rafael de Estrada Arnáiz fue su primer presidente, siendo sustituido a su fallecimiento, cuatro años más tarde, por Francisco Regalado Martínez y en diciembre de 1957 por Áureo Fernández Ávila. El decreto de su creación le concedió la calificación de “industria de interés nacional”, lo cual se traducía en que podría obtener importantes beneficios fiscales y ayudas financieras.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> PARGA LÓPEZ, José B. *ibídem*, abril de 2002, p. 502.

<sup>28</sup> El contrato se firmó el 16 de enero de 1967. Casi ocho meses después, el 4 de agosto, se procedió a la puesta de quilla. Transcurrían 16 meses hasta que el 21 de diciembre de 1968 se realizó su botadura. Debido a la complejidad del buque, transcurrieron otros 17 meses para la celebración de las pruebas de mar, que culminaron el 26 de mayo de 1970 y la entrega oficial el 28 de julio siguiente.

<sup>29</sup> Se trataba de los buques *Esso Brega* (1969), *Esso Porto Venere* (1970) y *Esso Liguria* (1970), construidos por Italcantieri, en Génova.

<sup>30</sup> MARTÍN ACEÑA y COMÍN, *op. cit.*, p. 223.

<sup>31</sup> GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016)*, p. 165, Navantia, Cádiz.

En el preámbulo se subrayaron los beneficios que podrían derivarse de la explotación conjunta con el dique seco *Nuestra Señora del Rosario*, situado en las proximidades, que estaba en poder del INI. Esta instalación remonta sus orígenes a la etapa de Horacio Echevarrieta. El 8 de julio de 1946, el Ministerio de Obras Públicas hizo entrega de esta instalación al Instituto Nacional de Industria para que se ocupase de su rehabilitación y puesta en servicio. En aquel momento sólo disponía de la casa de bombas de achique y el barco-puerta. El cuenco estaba construido, pero sólo en su estructura resistente, sin revestimientos, banquetas, escaleras ni otros elementos y con una estanqueidad muy deficiente, tanto en el vaso como en el barco-puerta, por lo que primero hubo que acometer trabajos de impermeabilización y reparación de ambos elementos.<sup>32</sup>

El dique también resultó dañado tras la explosión de 1947, por lo que fue necesario acometer su reparación. Antes de su puesta en servicio se había producido la varada y reparación del dique flotante de Echevarrieta, en diciembre de 1948<sup>33</sup> y la fabricación de cajones de hormigón armado para el muelle de la zona del puerto franco de Cádiz. El 31 de octubre de 1950 se inauguró oficialmente con la varada del crucero *Almirante Cervera*, acto que estuvo presidido por el Jefe del Estado, los ministros de Industria y Comercio, Marina, Obras Públicas y Gobernación y otras personalidades.<sup>34</sup>

En la reconstrucción y reordenación del astillero se acometieron trabajos de notable importancia: ampliación del taller de fundición, dragado de la dársena norte para la ubicación de un dique flotante, una reparación general de la instalación eléctrica, finalización de las obras del muelle de armamento, almacén general e instalación de un horno para el curvado de perfiles. La reconstrucción contó con la colaboración de ingenieros venidos de Alemania, Holanda y Suecia, que instruyeron al personal en los sistemas de prefabricación y utilización intensiva de la soldadura, lo que conllevó la construcción de un nuevo taller de forja, la ampliación del taller de herreros de ribera y un taller de soldadura. En 1952 abrió sus puertas con una plantilla de 1.783 empleados, de ellos 1.397 operarios<sup>35</sup>, una escuela de aprendices y se firmaron conciertos con las escuelas de formación de El Puerto de Santa María y Puerto Real. Las características principales de este dique se detallan en la tabla 10.2.

Tabla 10.2 Dique seco *Nuestra Señora del Rosario*

Capacidad	30.000 TPM
Eslora total	234,70 m
Manga	36,30 m
Calado sobre el plan	7,80 m
Calado marea media	8,60 m
Calado pleamar	12,00 m
Grúas de servicio	4 (dos por banda)
Electrobombas	4 x 250 HP
Capacidad achique	4.000 m <sup>3</sup> /h
Central eléctrica	4 grupos x 595 HP

Fuente: *Revista de Información de la Empresa Nacional Elcano*. Noviembre 1950

<sup>32</sup> *Revista de Información...*, “El dique seco *Nuestra Señora del Rosario*, de Cádiz”, pp. 359-361, octubre 1950, p. 394, noviembre 1950.

<sup>33</sup> La varada se realizó el 17 de diciembre de 1948. El 30 de enero del citado año, en condiciones meteorológicas adversas, se fue a pique en la dársena del astillero cuando tenía varado en su cama el pesquero *San Pelayo*.

<sup>34</sup> *Revista de Información...*, pp. 429-430, diciembre 1950. La siguiente varada correspondió al buque *Castillo Monforte*, uno de los vapores de la Empresa Nacional Elcano.

<sup>35</sup> VERICAT AZA, *op. cit.*, p. 265.

Cuando Astilleros de Cádiz comenzó su actividad se hizo cargo de tres buques inacabados y dañados tras la explosión de 1947. Dos de ellos formaban el tipo B del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano y eran una repetición de proyecto del buque *Santo Domingo*. Del primero, llamado en origen *Torremolinos*, se había puesto el primer bloque en grada en abril de 1945 y el segundo, llamado *Torrelaguna*, en octubre de 1948. Los trabajos avanzaron con gran lentitud, a consecuencia de las circunstancias ya conocidas. El primero se vendió en construcción a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, recibió el nombre de *Ancud* y se entregó en febrero de 1953. El segundo pasaría a la Armada española en septiembre de 1954, después de su transformación en transporte militar y nombrado *Almirante Lobo*.

En 1954 finalizaron los trabajos de armamento a flote del buque-escuela *Esmeralda*, que fue entregado a la Empresa Nacional Bazán y ésta, a su vez, al Gobierno de Chile para su incorporación de la Armada de aquel país. En origen se trata del buque *Juan de Austria*, repetición del proyecto del *Juan Sebastián de Elcano*.

El primer buque construido en Astilleros de Cádiz corresponde al contrato de Naviera Fierro para un buque de línea llamado *Ibérico*, del que en 1953 se aprobaron los planos y entró en servicio en enero de 1956. Corresponde al número 43, pues se decidió seguir el orden numérico de las construcciones realizadas desde los tiempos de Veá-Murguía. Fue explotado por la Compañía Comercial Industria y Transporte (COINTRA) y estaba propulsado por dos motores procedentes del desguace de submarinos alemanes, lo que sería fuente de frecuentes problemas y averías.

Los contratos de Elcano resultarían vitales para mantener la actividad de la factoría. En agosto de 1954 había comenzado el acopio de materiales para dos buques de línea llamados sobre planos *Rodrigo de Triana* y *Andrés de Urdaneta*, pertenecientes al tipo Y de la tercera del Plan de Nuevas Construcciones. En marzo de 1955 se procedió a la puesta de quilla del primero y estando en grada fueron vendidos a la Compañía Marítima del Nervión; entraron en servicio en enero y octubre de 1957 bautizados con los nombres de *Mar Tirreno* y *Mar Egeo*, respectivamente.

La producción del astillero se vio mermada por las restricciones de energía eléctrica y el suministro insuficiente de material siderúrgico, lo que implicaba retrasos en los trabajos de los buques contratados. En el primer caso se pudo resolver en parte con la puesta en servicio de nuevos alternadores contratados para la central eléctrica del astillero y en el segundo mediante las importaciones autorizadas de chapa y perfiles procedentes del extranjero.

El astillero había evolucionado progresivamente del remachado a la soldadura eléctrica, de modo que el buque *Rodrigo de Triana* tenía el casco soldado en un 86%, lo mismo que el buque-escuela *Alonso de Ojeda*, mientras que, en el caso de su predecesor, el buque *Ibérico*, estaba íntegramente remachado, como era habitual hasta entonces en la construcción naval española.

La posición geográfica de un astillero moderno como el de Cádiz, muy próximo a una de las grandes rutas del transporte de petróleo, la construcción de la base norteamericana en Rota y el hecho de disponer de dique seco, atrajo a un número importante de clientes extranjeros, a precios competitivos internacionales y una oferta de carenas y reparaciones navales de todas clases.

El crecimiento acelerado de la flota petrolera mundial y la frecuencia con la que se tenían que rechazar trabajos por falta de espacio, condujo a la necesidad de disponer de un dique flotante que tuviera en cuenta, entre otros factores, el desarrollo del tonelaje internacional. En 1955 se firmó un contrato para la reparación de la flota de Niarchos –de los que llegaron a coincidir tres buques de una sola vez– y en 1957 otro con un grupo de nueve armadores noruegos. Ello permitió adquirir máquinas-herramientas en

el extranjero y, al mismo tiempo, se inició la construcción del dique flotante de 45.000 toneladas de fuerza ascensional, que recibió el nombre de *Nuestra Señora de la Luz* y se solicitó un préstamo al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional para la construcción de un segundo dique flotante.

Viendo la pujanza del astillero gaditano, Niarchos lideró en 1957 una operación de compra de la factoría con el apoyo del Banco de Santander, pero en mayo del citado año el presidente de INI abortó la operación, alegando, entre otras consideraciones, “la no conveniencia de una participación extranjera en una empresa de las características de que se trata, y cuya factoría se encuentra emplazada en una zona de vital interés para el país en todos los órdenes”.<sup>36</sup>

En febrero y octubre de 1957 se procedió a la puesta de quilla de las construcciones números 47 y 48, que correspondían a dos petroleros del tipo T, contratados por Naviera de Castilla. Los trabajos se emplazaron en la grada nueva, equipada con grúas potentes. Del ritmo de construcción que entonces mantenía la factoría gaditana sirva el dato de que ambos cascos estaban a flote siete meses después bautizados con los nombres de *Bonifaz* y *Pielagos* y las respectivas entregas a Naviera de Castilla se efectuaron en febrero y julio de 1959. Seguirían los petroleros *Astorga*, para CEPSA, en enero de 1960; *Mequinenza*, para REPESA, en junio de 1960; y *Bahía Gaditana*, para Empresa Nacional Elcano, en octubre de 1961; este buque, del tipo Z y único de propulsión diésel de la serie, fue durante casi tres años el mayor de la Marina española.

Elcano contrató, asimismo, la construcción de dos pequeños bulkcarriers del tipo X para el suministro de mineral a los Altos Hornos de Avilés, que recibieron los nombres de *Arrabio* y *Ensidesa* y fueron entregados en septiembre y diciembre de 1960; a ellos se sumaría un tercer buque llamado *Lingote*, en julio de 1963. Ante el aumento en la demanda de petróleo se decidió la modificación de los dos siguientes buques del tipo Z, lo que dio origen a los petroleros *Elcano* y *Calatrava*, de 50.000 TPM, entregados en agosto de 1964 y mayo de 1965.

En cuanto a la producción para el extranjero figuran los buques *Tryvan*, *Ima San*, *Industria*, *Segovia* e *Hispania*, entre 1963 y 1964. Un contrato para Argentina se tradujo en la construcción de los buques de línea *Río Dulce* y *Río Salado*, en diciembre de 1965 y julio de 1966. De los “gallegos” para la Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, figuran los buques *Cerro Pelado* y *Maffo*, en febrero y junio de 1966.

En la carrera por el gigantismo en la flota petrolera, Astilleros de Cádiz tiene en su haber la construcción de los buques *Alcántara* (65.551 TPM), *Santiago* (66.600 TPM) y *Juan de Austria* (70.350 TPM), de propulsión diésel, contratados por REPESA y Naviera Ibérica para el servicio de ésta y de la refinería de Petrolíber, en La Coruña. Así como el primero, entregado en diciembre de 1966, requirió de quince meses de trabajo, los dos siguientes bastó con un año justo desde la puesta de quilla hasta la entrega, en mayo y octubre de 1967, respectivamente. Pronto quedaron atrás en el ranking del astillero; la Compañía Marítima Río Gulf contrató el petrolero *La Rábida* (95.965 TPM) y REPESA el petrolero *Montesa*, de igual tonelaje, entregados en octubre de 1968 y marzo de 1969. El siguiente fue el petrolero *Málaga* (151.000 TPM), para Marflet, en agosto de 1969, al que siguió su gemelo *Ocean Lion*, para la compañía liberiana Polar Star, en junio de 1970. La carrera del gigantismo en los petroleros conoció otros hitos destacados, como detallamos en la tabla 10.3.

El siguiente hito lo alcanzó la construcción de dos petroleros para World Wide Transport, conocidos como “los Conoco”, es decir, *Conoco Spain* y *Conoco Britannia*, de 115.000 TPM cada uno y entregados en enero y mayo de 1972. En el caso del petrolero *Barcelona*, de 230.000 TPM y 330 m de eslora,

---

<sup>36</sup> VERICAT AZA, *op. cit.*, p. 268.

contratado por Marflet y entregado en enero de 1973, bastaron menos de quince meses de trabajo desde la puesta de quilla hasta las pruebas oficiales.

Le siguieron cuatro buques del mismo proyecto para la compañía Amoco, llamados *Amoco Mildford Haven*, *Amoco Singapore*, *Amoco Cádiz* y *Amoco Europa*, de 230.000 TPM cada uno, entregados en junio y diciembre de 1973, mayo de 1974 y febrero de 1975, respectivamente. En junio del citado año fue entregado el petrolero *Gibraltar*, de 236.000 TPM, contratado por Marflet, seguido del *Aragón*, para el mismo armador, botado en noviembre de 1975. Los dos siguientes fueron dos petroleros de iguales características encargados en junio de 1973 por el armador italiano D' Amico; el primero, llamado *Mycene*, fue construido en catorce meses y entregado en diciembre de 1975, mientras que el contrato del segundo fue cancelado y fue adjudicado a Maroil y entregado en abril de 1976 con el nombre de *María Alejandra* y fletado a CEPESA.

Tabla 10.3 Petroleros construidos en Astilleros de Cádiz (1959-1980)

Nº	Buque	Entrega	Armadora
047	<i>Bonifaz</i>	10.02.1959	Naviera de Castilla
048	<i>Pielagos</i>	09.07.1959	Naviera de Castilla
049	<i>Astorga</i>	18.02.1960	CEPSA
050	<i>Mequinenza</i>	07.05.1960	REPESA
051	<i>Bahía Gaditana</i>	16.10.1961	EN Elcano
052	<i>Elcano</i>	26.08.1964	EN Elcano
057	<i>Calatrava</i>	25.05.1965	REPESA
082	<i>Alcántara</i>	16.12.1966	REPESA
083	<i>Santiago</i>	06.05.1967	REPESA
084	<i>Juan de Austria</i>	06.10.1967	Naviera Ibérica
085	<i>La Rábida</i>	18.10.1968	Cía. Río Gulf
086	<i>Montesa</i>	03.04.1969	REPESA
087	<i>Málaga</i>	29.08.1969	MARFLET
088	<i>Ocean Lion</i>	18.06.1970	Polar Star
089	<i>Barcelona</i>	04.01.1973	MARFLET
090	<i>Alcázar</i>	17.04.1971	REPESA
091	<i>Conoco España</i>	20.01.1972	Conoco
092	<i>Conoco Britannia</i>	09.05.1972	Conoco
093	<i>Amoco Mildford Haven</i>	14.06.1973	Amoco
094	<i>Amoco Singapore</i>	06.12.1973	Amoco
095	<i>Amoco Cádiz</i>	10.05.1974	Amoco
096	<i>Amoco Europa</i>	05.02.1975	Amoco
098	<i>Gibraltar</i>	13.06.1975	MARFLET
099	<i>Aragón</i>		MARFLET
100	<i>Mycene</i>	27.12.1975	D' Amico
101	<i>María Alejandra</i>	20.04.1977	MarOil
102	<i>Amoco Chicago</i>		Amoco

Fuente: elaboración propia a partir de fondo documental AESA. Archivo del autor

Las últimas construcciones del citado astillero forman parte del denominado "Plan Argentina", compuesto por un dique flotante, diez dragas de diversos tipos (cuatro tipo rosario, tres de succión y tres auxiliares) y otros artefactos contratados entre 1976 y 1981 por la Secretaría de Estado de Intereses

Marítimos (SEIM) de aquel país, lo que permitió mantener la carga de trabajo en el momento en el que la construcción naval estaba trasladándose al NABAC.

### 10.1.5 ASTILLERO DE MATAGORDA

Antes de que fuera promulgada la ley de 1956, a la que dedicamos tratamiento aparte, la Sociedad Española de Construcción Naval había diseñado un plan de mejora para el astillero de Matagorda, aunque encontraría su momento oportuno cuando se aprobó la citada ley, pues permitió disponer de los recursos necesarios y que en el caso que nos ocupa permitió acometer cinco grupos de trabajo, referidos a la reforma de las gradas y muelles de armamento; la rehabilitación de talleres y almacenes; la ampliación de talleres incorporando nueva maquinaria; nuevas instalaciones y elementos de carácter general y elementos de transporte y auxiliares.

El presupuesto alcanzó la cifra de 179 millones de pesetas y obtuvo un crédito de 97 millones de pesetas procedente de los beneficios de la citada ley. Con el objetivo de ganar competitividad, se abrió entonces una etapa en la que se hicieron esfuerzos importantes para aumentar la productividad y reducir los plazos de ejecución de los contratos. Pese a ello, el sector colisionó con problemas remanentes en el suministro de los cupos de acero, no sólo de producción nacional sino también de importación.

Hubo de enfrentarse también a la falta de agilidad en la tramitación del crédito naval y la reducción de los préstamos bancarios, que provocaban la cancelación de los contratos y la paralización de las construcciones en curso. El alto precio del dinero contraía la demanda interna en unos momentos en los que los navieros mostraban interés en modernizar sus flotas y los astilleros habían emprendido la modernización de sus instalaciones.

La posibilidad del mercado internacional, hasta entonces poco conocido para los astilleros españoles, sólo podía tener éxito con calidad y precios. Los resultados de los primeros años de vigencia de la ley de 1956 obtuvieron con creces las expectativas iniciales, pues de 500.000 TRB previstas para el quinquenio 1957-1961, se sobrepasaron hasta alcanzar 650.000 TRB.

El Plan de Estabilización de 1959 abrió nuevas perspectivas en la economía española. Las medidas contenidas, así como la devaluación de la peseta y la instrumentalización de los créditos necesarios, sentaron las bases para una década de expansión en la que se relanzó la demanda interna y la economía se abrió hacia el mercado exterior, como nunca lo había antes.

En los primeros años de la década de los años sesenta, las condiciones en las que los astilleros españoles salieron fuera de sus fronteras fueron francamente limitadas, aunque se firmaron contratos que dieron sus frutos en los años siguientes. Comenzó, entonces, una nueva fase de recuperación que incluso acabaría saturando la cartera de pedidos en la mayoría de los astilleros. La continuidad del crédito naval y la modernización de las instalaciones favorecieron mucho este desarrollo, favorecido por las primas y las desgravaciones fiscales destinadas a la exportación. Los materiales llegaban con mayor facilidad y puntualidad y aunque los plazos no se cumplían, se había avanzado mucho y el astillero de Matagorda conoció una actividad espectacular.

El astillero gaditano alcanzó un destacado protagonismo en la construcción de petroleros de los tipos T y Z del Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano. Aunque no todos los buques construidos formaban parte del citado Plan, se repitieron los proyectos para aliviar costes y plazos de entrega. A esta etapa pertenecen los buques *Escatrón*, para REPESA, en febrero de 1956; *Albuera*, para CEPESA, en octubre de 1956; *Escombreras*, para REPESA, en diciembre de 1957; *María Dolores*, para Transporte de Petróleo, en abril de 1959; *Talavera*, para CEPESA, en mayo de 1960, para CEPESA, entonces el mayor buque construido en España; *Río Cubas*, para Transporte de Petróleo, en septiembre

de 1960. Le seguirían los petroleros *San Marcial*, para CEPSA, en marzo de 1961 y *Artola*, para Naviera Artola, en junio de 1961; fueron los últimos de los tipos Z y T del Plan de de Elcano construidos en el citado astillero.

Antes de que comenzara esta intensa actividad de construcción de petroleros, hemos de citar, asimismo, la construcción de un buque de pasaje contratado por la Sociedad de Vapores de Punta Europa, destinado a cubrir la línea Algeciras-Gibraltar. Fue entregado en septiembre de 1952 y recibió el nombre de *Punta Europa*.

En plena euforia de los petroleros, la apertura hacia el mercado internacional se tradujo en la construcción del buque *Safina E Arab*, dedicado al transporte de 1.200 peregrinos a La Meca, contratado por la compañía Pan Islamic Steamship Co. Ltd. y entregado en enero de 1962. Le seguiría el buque *Ciudad de Buenos Aires*, con destino a la Flota Argentina de Navegación Fluvial, en septiembre de 1964. Hubo otras construcciones menores, caso de los gánguiles *María Rosa* y *María Eulalia*, para la S.A. de Maquinaria y Equipos; el remolcador *Torremolinos*, para Remolcadores de Málaga; y un encargo llamativo: el cuerpo central de la sección de carga del petrolero *Bárbara*, contratado por Commerce Tankers Corporation, de Nueva York y entregado en julio de 1962.

A mediados de la década, la actividad industrial en el astillero de Matagorda se volvió frenética. En 1965 llegaron los contratos para construir ocho pesqueros, cuatro remolcadores, un petrolero para la Armada de Colombia, un buque frigorífico para Cuba, un buque de pasaje y varios artefactos para dragado contratados por el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a entregas destacan las del buque frigorífico *Punta Ureka*, en junio de 1965, para la Compañía General de Pesquerías y Frigoríficos; *Luis Pereda*, en octubre siguiente, para Transportes de Petróleo; *33 Orientales*, en febrero de 1966, para la Flota Argentina de Navegación Fluvial; los butaneros *Butauno* y *Butadós*, en julio y octubre de 1965, para BUTANO<sup>37</sup>, siendo los primeros de su clase construidos en el astillero; *Salmedina*, en enero de 1966, para Pesca y Congelación de Mariscos Salmedina; los buques *Cape R-1*, *Cape R-2* y *Cape R-3*, entregados los tres en enero de 1966, destinados al Ministerio de Obras Públicas y el remolcador *Sertosa Siete*, en agosto de 1965, para Servicios Auxiliares de Puertos.

En 1966 fueron entregados cinco pesqueros para diferentes armadores de Isla Cristina llamados *Costa de la Luz*, *Marco Antonio*, *Gelo*, *Emiliano Alfonso Cabot* y *El Parné*; el buque frigorífico *Minas del Frío*, en agosto, para Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, contratado a través de Transimport; el petrolero de flota *Barrancabermeja*, en julio, para la Armada de la República de Colombia; y los gánguiles *Abanto*, *Ciérvana*, *Fontibre*, *Suances*, *Reinosa* y *Sondica*, para la Junta Central de Puertos del Ministerio de Obras Públicas.

En 1967 las entregas correspondieron a los buques *Cabo Izarra*, en mayo, para Naviera de Cruceros (Ybarra), primero construido específicamente para la industria turística en España; las dragas *Lourdes*, *Loreto* y *Sonsoles*, para la mencionada Junta Central de Puertos del Ministerio de Obras Públicas, lo mismo que los remolcadores *Valdivia* y *Colón*; el pesquero *El Pionero*, en abril, para el armador Manuel Gallardo Montesinos, de Barbate (Cádiz); el buque de carga *Liana*, en febrero, para Vapores Costeros; los petroleros de productos *Campodarro* y *Campogenil*, en octubre y noviembre, para CAMPSA y el bulkcarrier *Leire*, para Naviera Artola.

---

<sup>37</sup> Contratados en 1962, se asignaron estos nombres numéricos ante la previsión de que, de los cuatro buques contratados por BUTANO –los otros dos fueron adjudicados a Eukalduna– saldrían primero los construidos en Matagorda. Los hechos demostrarían lo contrario.



Las entregas en 1968 fueron las de los buques *Adriana* y *Anamilena*, en febrero y marzo, para la Compañía Colombiana Internacional de Vapores; el petrolero de flota *Tumaco*, en junio, repetición del proyecto del buque *Barrancabermeja*, asimismo para la Armada de la República de Colombia; *Inca Pachacutec*, en diciembre, para la Corporación Peruana de Vapores y una pontona.

Las entregas correspondientes a 1969 fueron las de los buques de línea *Subin River* y *Klorte Lagoon*, en julio y septiembre, para la Compañía General de Financiación y Comercio, de Ghana; los petroleros de productos *Campeador* y *Campomayor*, en julio y noviembre, para CAMPSA y los bulkcarriers *Asturias* y *Jovellanos*, para la Compañía Gijonesa de Navegación.

En 1970 fueron entregados los buques *Postrover*, *King James* y *Virpazar*; en 1971 destacó la entrega del bulkcarrier *Aralar*, para Naviera Artola; *Kolasin*, tipo Freedom-Hispania, para Yugoslavia y el petrolero *Halcyon Skies*, así como los bulkcarriers *Dubrovnic* y *Magdalena del Mar*. 1972 fue un año de notable actividad, con la entrega de seis buques: *Liébana*, para Naviera Artola; *Rumaila*, *Kirkuk* y *Ain Zalah*, petroleros de productos del tipo *Campeador* para Irak; y los bulkcarriers *Pilar María*, para Naviera Letasa y *Castillo Manzanares*, para Empresa Nacional Elcano, siendo entonces el de mayor tonelaje construido en el citado astillero.

En 1973 se terminaron otros dos petroleros para Irak llamados *Jambur* y *Baba Gurgur*, el bulkcarrier *Séneca*, gemelo del *Castillo Manzanares* y tripulado por Elcano; dos bulkcarriers llamados *Garthnewydd* y *Nicholas G. Papalios*. En 1974, último año de producción del astillero de Matagorda, salieron los petroleros de crudo *Serir* y *Marsa El Hariga* y cuatro bulkcarriers nombrados *Fadura*, *King Charles*, *Aegis Link* y *Graiglas*.

#### 10.1.6 ASTILLEROS DE SEVILLA

El astillero de Sevilla se decidió construirlo en la Corta de Tablada<sup>38</sup>, en el margen derecho del río Guadalquivir. Las obras de las tres gradas y el muelle de armamento, que eran las más importantes y las de mayor duración, se adjudicaron a contratistas locales, mientras que el Ministerio de Obras Públicas se hizo cargo de la construcción del dique seco. Asimismo, se buscó el mejor emplazamiento posible para la edificación del grupo de viviendas destinadas al personal cualificado de la nueva factoría, que dispondría además de un servicio de transporte para el traslado correspondiente.

En el transcurso de los años 1946 y 1947 se avanzó bastante en la construcción de las gradas y el muelle de armamento, así como en las obras de muros, edificios de oficinas, viviendas, talleres de carpintería, taller de herreros de ribera, central térmica, aunque se produjeron retrasos en aquellas instalaciones que dependían del suministro de material laminado, necesario para acabar los talleres de soldadura y afines. La factoría ocupaba entonces una superficie de 453.000 metros cuadrados.

El 23 de mayo de 1949 se inauguró la central térmica construida por la Compañía Sevillana de Electricidad, situada en Punta de Verde,<sup>39</sup> muy próxima al emplazamiento del nuevo astillero, lo que tendría una gran importancia futura para éste, pues entonces no habían desaparecido los problemas de restricciones de suministro de fluido eléctrico que afectaba al país.

A finales de 1949 y comienzos de 1950, la Junta de Obras del Puerto de Sevilla efectuó el dragado del río Guadalquivir para que pudiera utilizarse el muelle de armamento, lo que permitiría el inicio parcial de las actividades del astillero con la reparación de buques a flote. Por entonces estaban casi terminados los edificios de oficinas, almacén de maquinaria, taller de monturas, vestuario de la zona de talleres,

<sup>38</sup> *Revista de Información...*, pp. 2-3, nº 4, agosto de 1948.

<sup>39</sup> *Revista de Información...*, p. 7, julio de 1949.

central eléctrica, laboratorio, escuela de aprendices, comedor y vestuarios, clínica de urgencia, cobertizo para bicicletas, listería, portería, puerta de entrada y muro de cerramiento.<sup>40</sup> Asimismo se habían terminado 70 viviendas en la avenida de Teatinos y otras 35 en las proximidades del astillero y estaban avanzadas las obras del grupo de cien emplazado en los terrenos del Guadaira, sumando en conjunto 205 nuevas viviendas destinadas al personal de la factoría.<sup>41</sup>

En 1951 comenzó la explotación del varadero para carenas y reparaciones navales con un máximo de 500 TPM de fuerza ascensional, mientras se avanzaba en la formación profesional y en el reclutamiento del personal técnico y subalterno necesario. Un año después estaban terminados todos los talleres del muelle de armamento, así como la cubierta de la grada número 2, y se encontraba muy avanzada la construcción de la zona de prefabricación, soldadura y talleres de aceros. Sin embargo, se produjo la paralización del varadero, debido a los desprendimientos ocurridos en las obras del dique seco contiguo, lo que obligó a su desmonte para reforzar las cimentaciones. Al finalizar el año 1952 contaba con una plantilla de 169 trabajadores.

En 1953 el panorama era mucho más alentador. La factoría había avanzado bastante, pues además de las gradas, todos los edificios de los talleres del muelle de armamento –maquinaria, monturas, aceros, tubos y ventilación, electricidad, aparejos, accesorios, pintores, carpintería y ebanistería– estaban terminados e instalados una gran parte de sus utillajes. El varadero tenía trabajo frecuente y se había conseguido importar de Alemania e Inglaterra maquinaria más moderna, como prensas, equipos de soldadura, oxicorte, etc., que mejoraron notablemente el rendimiento. También habían concluido las obras del almacén general, central eléctrica, clínica, comedores y vestuarios, así como los garajes y las oficinas y sólo faltaba el laboratorio y la Escuela de Aprendices.<sup>42</sup>

Un año después, las instalaciones del astillero estaban muy adelantadas y se consideró que había llegado el momento de iniciar la construcción de buques, comenzando por unidades menores cuyos materiales pudieran trabajarse mediante bloques prefabricados. El primer contrato correspondió al primer buque de la serie Q del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano, de 1.100 TPM.

En el transcurso de 1954 se contrataron otros once buques de distintos tipos y comenzó la construcción de los cuatro buques fruteros ASTENE, mientras el varadero de carenado y reparaciones navales trabajó sin interrupción. En este año se botó la primera construcción del astillero sevillano, un barco-puerta de 517 toneladas de desplazamiento para el dique seco *Nuestra Señora del Rosario*, de Astilleros de Cádiz. Además, se realizaron algunas reparaciones de importancia y empezó la fabricación de las escotillas metálicas Elcano-MacGregor y los pescantes Elcano-Wellin.

En 1955 se botaron cinco buques y la cartera de pedidos aumentó hasta 26 unidades. La cartera de trabajo a pleno rendimiento estaba garantizada durante los próximos cuatro años. Las obras del dique seco estaban muy adelantadas, adjudicándose a Elcano la construcción de un barco-puerta de 297 toneladas de desplazamiento y la instalación de seis bombas de achique que habían sido contratadas en la fábrica de Manises. En aquel año entró en servicio un dique flotante de 2.000 toneladas de fuerza ascensional, que había sido adquirido por la Junta de Desguaces.

La actividad continuó en 1956 con la botadura de ocho unidades y la entrega de siete buques o artefactos navales, entre los que figuran los buques *Astene Primero* y *Astene Segundo*, tipo Q del Plan de Nuevas

---

<sup>40</sup> *Revista de Información...*, op. cit., p. 3, enero de 1950.

<sup>41</sup> *Revista de Información...*, p. 139, abril de 1950.

<sup>42</sup> DÍAZ LORENZO (2006), p. 69

Construcciones de Elcano y los costeros *Astene Tres*, *Astene Cuatro*, *Astene Cinco* y *Astene Seis*<sup>43</sup>, así como el remolcador *M. Crespo*. En función de los contratos firmados y las series que construía el astillero, los talleres y las gradas estaban siempre ocupadas en la repetición simultánea de tres tipos de buques.

La inauguración oficial se celebró el 26 de abril de 1956, convirtiéndose en uno de los fastos más representativos de la época. Para la formación profesional acelerada se contaba con la colaboración de la firma holandesa RBB, implantándose técnicas hasta entonces inéditas en nuestro país. De los casi cuatro mil especialistas formados, la mayoría procedían del campo o eran peones, algunos de los cuales fueron promovidos a oficiales especialistas y mandos intermedios. Asimismo, se acometió un plan de viviendas para trabajadores situadas en las avenidas Molini y Teatinos, así como próximas al astillero. Entre ellas destacó el complejo denominado “Cortijo de Cuatro”, en el que además se construyeron escuelas, capilla y un centro deportivo.

En 1956 se firmó el primer contrato para la exportación, consistente en dos buques de 7.500 TPM y 17 nudos de velocidad, destinados a la Flota Mercante Grancolombiana, que sería ampliado en 1957 con otros dos buques. Para ello, el astillero de Sevilla tuvo que competir en un concurso con varios europeos, con lo cual la industria naval pública española obtuvo un señalado éxito; los proyectos correspondían al tipo YC, derivado del tipo R; en el citado 1957, Empresa Naviera Sevilla (ENSSA) firmó el contrato para dos buques del mismo tipo, que se llamarían *Extremadura* y *Andalucía*; sin embargo, dificultades financieras hicieron que la construcción de estos dos últimos se cancelara definitivamente.<sup>44</sup>

En abril y junio del citado año fueron entregados los dos primeros fruteros del tipo V, llamados *Torres de Cuarte* y *Torres de Serranos*, cedidos a COFRUNA. Fueron los primeros buques mayores de 100 m de eslora construidos en el astillero sevillano, de un lote de seis, aunque los cuatro restantes fueron adjudicados a la factoría de la Empresa Nacional Bazán en San Fernando (Cádiz). Respecto de los buques contratados para Colombia, en mayo y noviembre de 1958 fueron entregados los dos primeros, llamados *Ciudad de Pasto* y *Ciudad de Guayaquil* y en junio de 1959 y noviembre de 1960 los dos siguientes, nombrados *Ciudad de Pereira*<sup>45</sup> y *Ciudad de Armenia*<sup>46</sup>.

A finales de año entró en servicio el dique seco, con capacidad para buques de hasta 15.000 TPM y unas dimensiones de 152 m de eslora, 24 m de manga y 8 m de calado, equipado con cuatro bombas de achique Elcano-Sulzer, de 275 caballos de potencia, fabricadas en Manises, que eran capaces de achicar el dique en menos de cuatro horas. Entre el dique flotante y el varadero sumaron las carenas y reparaciones de 255 buques. La facturación superó los 514 millones de pesetas y la plantilla ascendía a 2.140 personas.<sup>47</sup>

En 1958 continuó el ritmo ascendente de la factoría, pese a la crisis derivada de la bajada de los fletes y las dificultades para la obtención del crédito naval, que afectó a toda la industria naval nacional. Elcano comenzó en este año la fabricación de cierres Cowal para petroleros, de los que se hicieron 58 unidades, así como los palos bípodes IMG0 y, siguiendo el ejemplo de otros astilleros europeos y de Japón, desplazó una parte de su producción hacia la industria complementaria para que aumentaran las reparaciones de buques.

---

<sup>43</sup> Desde su puesta en servicio fueron fletados por TRAFUME y en 1961 adquiridos en propiedad, momento en el que los tres últimos serían renombrados *Puerto de Denia*, *Puerto de Burriana* y *Puerto de Cullera*.

<sup>44</sup> DÍAZ LORENZO, *op cit.*, p. 321.

<sup>45</sup> Nombrado *Hernando de Soto* sobre el proyecto.

<sup>46</sup> Nombrado *Ponce de León* sobre el proyecto.

<sup>47</sup> DÍAZ LORENZO (2006), p. 70.

El ritmo de trabajo del astillero se vio alterado por la cancelación de los pedidos de buques que no tenían concedido el crédito naval. A partir de entonces, la construcción naval se ralentizó y se mantuvo la actividad de las reparaciones y la explotación de las patentes, así como la fabricación de elementos y maquinaria auxiliar.

Frente a la ralentización de los contratos nacionales, crecieron los destinados a la exportación, de modo que en 1960 casi toda la producción estaba contratada con armadores extranjeros. Al mismo tiempo, las instalaciones se mejoraron con la sustitución de la sala de gálipos por una torre de trazado óptico, sustituyendo las antiguas plantillas de madera por clichés fotográficos, así como la instalación de dos grúas de 10 toneladas para el dique seco, que estaban en servicio a mediados de 1961. Elcano proyectó una ampliación de las instalaciones para las reparaciones navales, considerando el incremento del tráfico que habría de experimentar el puerto de Sevilla cuando se construyera el canal de Bonanza. Por lo que se refiere al programa de nuevas construcciones, a finales de 1962 tenía contratados o en construcción doce unidades, de ellos tres “bulkcarriers” de 15.600 TPM cada uno, del denominado tipo WG.<sup>48</sup>

Sin embargo, de los contratos para el extranjero, destacan tres buques frigoríficos del tipo FR contratados por la firma suiza Somerfin y nombrados *Tropicana*, *Northpole* y *Southpole*, entregados entre 1962 y 1963, aunque el primero de ellos sería rescatado por Elcano en 1965 por incumplimiento de contrato de su armador y durante siete años navegó con el nombre de *Ártico* y bandera española.<sup>49</sup> Otro contrato importante, formado por un lote de cuatro buques de carga paletizada para tráficos fruteros encargados en 1962 por Fred. Olsen & Co., fue rescindido por incumplimiento del astillero en los plazos contractuales.<sup>50</sup> Más éxito tuvo el tercer contrato para Flota Mercante Grancolombiana, para otros cuatro buques de línea, entregados entre 1965 y 1968 y nombrados *Ciudad de Bucaramanga*, *Ciudad de Cúcuta*, *Ciudad de Buenaventura* y *Río Magdalena*; y un contrato firmado en 1965 para los cascos de dos buques para Polonia, llamados *Piotr Dunin* y *Sebastian Klonowicz*, entregados en 1966 y cuyo armamento final se realizó en el país de destino.

En 1964 se habían entregado casi todos los buques contratados para armadores extranjeros. Esta situación, al disminuir la carga de trabajo, permitió reorganizar el astillero, momento en el que se produjo una reducción de la plantilla y la eliminación del sistema de contrata, lo que habría de motivar una organización más moderna, así como una racionalización y mayor rendimiento enfocada hacia el futuro a medio plazo.

En 1966, a consecuencia de la decisión estratégica del INI de separar las actividades fabriles y navieras de la Empresa Nacional Elcano, la factoría de Sevilla se traspasó a Astilleros de Cádiz, formando parte del plan denominado Acción Concertada, que tendía a la agrupación de los astilleros públicos para hacer frente a los retos del sector, como explicamos en su apartado correspondiente.

---

<sup>48</sup> De este tipo fueron construidos en total cinco buques, si bien los dos últimos tenían unas características algo superiores. Los buques WG-1 y WG-2 medían 180 m de eslora y 22,56 m de manga, propulsados por un motor Sulzer de 7.300 caballos, fabricados bajo licencia por La Maquinista en Barcelona y mantenían 14 nudos de velocidad. Contratados por Naviera de Castilla, recibieron los nombres de *Minas Conjuro* y *Mendoza* y fueron entregados en julio de 1961 y noviembre de 1964. El proyecto se repitió con la construcción del WG-3, que corresponde al buque *Luis Pereda*, ya mencionado. El cuarto, llamado *Santa Alicia*, entregado en enero de 1964, fue contratado por Santa Cecilia Co. (Mangaronis), lo mismo que el quinto –*Santa Pola* sobre el proyecto–, si bien en este caso la sección de popa fue construida en Sevilla y la sección de proa en Bazán Ferrol; sin embargo, el contrato fue rescindido y ENE consiguió venderlo en junio de 1965 a Oceanic Bulk Carriers Inc. y renombrado *Oriental Envoy*.

<sup>49</sup> DÍAZ LORENZO, *op cit.*, p. 321.

<sup>50</sup> De modo provisional recibieron los nombres de *ASTENE 94*, *ASTENE 95*, *ASTENE 96* y *ASTENE 97*, siendo botado este último proa al agua. En agosto de 1966, los cuatro buques estaban terminados y amarrados en el puerto de Sevilla. Debido a sus especiales características, su venta resultó complicada y finalmente en 1967 fueron adjudicados a Castañer y Ortiz, de Valencia y renombrados *Villablanca*, *Villaverde*, *Villafría* y *Villafranca*.

En abril de 1969 el astillero sevillano entregó el buque *Butanueve*, el mayor de su clase construido hasta entonces en España, contratado por BUTANO. En ese mismo año, para un armador de México, el buque cementero *Anahuac II*; y dos Freedom-Hispania llamados *Gundulic* y *Getaldic* para Yugoslavia; este modelo se repitió en otros tres buques para Chile nombrados *Lago Llanquihue*, *Lago Riñihue* y *Lago Lanalhue*, todos ellos en el segundo semestre de 1970, dos para Finlandia llamados *Solano* y *Tivano*, en septiembre y noviembre de 1971; otros tres para la exportación entre junio de 1972 y el primer semestre de 1973 y dos para armadores españoles: *Aiboa*, en marzo de 1972, para Naviera Galea y *Cigoitia*, en diciembre del mismo año, para Ramírez Escudero.

Flota Mercante Grancolombiana contrató dos buques de línea llamados *Ciudad de Medellín* y *Ciudad de Manizales*, entregados en julio y octubre de 1971. Del proyecto E-27 fueron construidos 16 buques entre julio de 1972 y febrero de 1975, en su totalidad para armadores extranjeros, de los cuales seis fueron para Cunard Steamship Co. Ltd. Otros proyectos de éxito fueron los bulkcarriers tipo S-30 y S-35, varios de los cuales fueron encargos nacionales: *Marcoazul* y *Marcoverde*, entregados en febrero y mayo de 1974; *Galea*, en julio de 1974; *Dry Sack*, *Banda Azul*, *Castellblanch* y *Sac Málaga*, entre mayo y noviembre de 1975.

### 10.1.7 LA FÁBRICA DE MOTORES DE MANISES

Las gestiones para la construcción de la nueva fábrica de motores de Manises (Valencia) comenzaron en 1945 con la compra de 150.000 metros cuadrados de terrenos y la perforación de un pozo para abastecer de agua a las instalaciones industriales y sanitarias. Al mismo tiempo se proyectó el enlace de la futura factoría con el ferrocarril Valencia-Liria y se tramitó el expediente para obtener la autorización del Ministerio del Aire, debido a su proximidad con las instalaciones del aeródromo militar.

Elcano suponía que, aunque “se llegara a la total normalización de las máquinas de servicio similar, existe siempre una variedad bastante grande de tipos cuya construcción es necesario acometer, si se ha de obtener la certeza de los pedidos necesarios para el mantenimiento de un volumen de obra remuneradora. La experiencia enseña que los talleres españoles han de estar sujetos durante toda su vida industrial a extraordinarios cambios en sus fabricaciones, y no es recomendable el sistema de fabricación en cadena, ni en grandes masas, ni extraordinariamente especializado”.<sup>51</sup>

Al finalizar 1946 estaban muy avanzadas las obras del taller de fundición y la central térmica, habían empezado los trabajos del taller de forja, oficinas y muros de protección y se habían contratado las obras de los talleres de modelos, almacén general y el grupo de viviendas. Todas estas obras avanzaron con regularidad y algunas –como el taller de fundición y la central térmica– se terminaron según lo previsto en el transcurso del año siguiente, de modo que con el objetivo de que las actividades pudieran comenzar lo más pronto posible, se intensificaron las gestiones para la adquisición de las máquinas-herramientas necesarias. A finales de 1947 llegó a Valencia una prensa hidráulica de 1.880 toneladas de potencia, adquirida en Inglaterra y destinada al taller de forja; y en Suecia se compraron dos hornos eléctricos sistema Rennerfelt tipos III-A y IV-B, necesarios para la obtención de productos de primera calidad en fundición y forja.<sup>52</sup>

Sin embargo, a comienzos de 1948 las obras estaban casi paralizadas debido a la escasez en el suministro de materias primas, sobre todo el acero. A mediados de año se consiguió reactivar el ritmo de construcción con la importación de casi dos mil toneladas de materiales comprados en Bélgica. Para facilitar la residencia del personal, Elcano acometió la construcción de dos núcleos de viviendas en

<sup>51</sup> *Revista de Información...*, nº 3, p. 3, julio 1948.

<sup>52</sup> *Revista de Información...*, p. 211, junio 1950.

Cuart de Poblet y otro en Mislata, dotados de escuelas, centros deportivos e iglesia, así como un bloque de viviendas en el casco urbano de Valencia.<sup>53</sup>

El taller de fundición se inauguró el 2 de junio de 1949, mientras avanzaba la construcción del resto de los talleres y se terminaban las obras de la central eléctrica y los servicios sociales y a finales de 1950 se alcanzó una producción mensual de 30 toneladas de hierro fundido y comenzó la producción de acero moldeado en los hornos eléctricos.

Elcano había procurado una moderna organización para el mejor rendimiento de la factoría y estudió la posibilidad de futuros programas, así como la viabilidad de establecer colaboraciones técnicas que proporcionaran el suministro de maquinaria auxiliar destinada a los buques de nueva construcción. En esa línea, en 1951 inició la producción de maquinaria auxiliar de cubierta mediante un contrato de colaboración con una firma francesa.

A partir de 1952 la factoría de Manises incrementó su actividad de forma considerable aplicando los métodos modernos y las innovaciones del sector. Durante este año se consiguió que todos los talleres e instalaciones anexas entraran en servicio, siendo instalado el tercer horno eléctrico y empezó la fabricación de distintas piezas de acero moldeado y fundición, chigres y molinetes eléctricos y a vapor, grúas, cabestrantes y servomotores, así como las bombas de carga para seis petroleros del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano.

En 1953 se había terminado el grupo de 35 viviendas contiguas a la factoría y había empezado la construcción de otras 180, en terrenos próximos a la autopista Manises-Valencia, momento en el que el personal de la fábrica ascendía a 506 personas. En 1955 se iniciaron las gestiones para la fabricación de motores marinos diésel, con la firma de un contrato de licencia con la firma Gotaverken, de Gotemburgo (Suecia). A lo largo del año se entregaron diversas unidades auxiliares Elcano-BDT y bombas centrífugas Elcano-Sulzer.

En 1956 se avanzó en la construcción de las primeras series de equipos propulsores y se recibieron grandes máquinas herramientas importadas de Alemania e Inglaterra, necesarias para la fabricación de motores de mayor potencia. Durante esta etapa, algunas instalaciones se ampliaron para posibilitar un mayor rendimiento, de modo que en 1957 –año en el que la plantilla ascendía a 1.032 personas– comenzó la fabricación de la primera serie de motores diésel Elcano-Gotaverken y se entregaron 221 unidades de maquinaria auxiliar de cubierta, compresores y bombas centrífugas Elcano-Sulzer. Asimismo comenzó la producción de piezas para los motores de dos tiempos Smit-Bolnes, entre 500 y 1.250 caballos de potencia, de estructura soldada en vez de fundida, siendo los primeros de este tipo fabricados en España y de aplicación en buques costeros, remolcadores, dragas y material de puertos. COFRUNA contrató dos equipos propulsores completos que sumaban 8.000 caballos, destinados a dos buques del tipo V que estaban en construcción en el astillero de Sevilla.

En el ejercicio de 1958, la factoría había incrementado considerablemente su producción con respecto al año anterior. Se entregaron 229 unidades de maquinaria auxiliar de cubierta; 36 motores auxiliares y 16 compresores de aire de arranque Elcano-Götaverken; 197 bombas centrífugas Elcano-Sulzer de varios modelos; 129 motores eléctricos y seis cuadros de distribución para buques. Tenía, asimismo, cuatro propulsores en montaje, muy adelantada la fabricación de estructuras y la mecanización de piezas para cuatro motores Elcano-Gotaverken y seis motores Elcano-Smit Bolnes destinados a pesqueros y grupos electrógenos a bordo y en tierra.

---

<sup>53</sup> *Revista de Información...*, pp. 4-5, agosto 1948. En 1966 estos inmuebles pasaron a la propiedad de Astilleros Españoles, S.A., al igual que las citadas en el caso de Sevilla.

En este año se organizó también la mecanización y montaje de elementos para carretillas elevadoras de horquilla, siendo entregadas las primeras unidades Elcano-Armax. En dicho sector, las perspectivas eran magníficas, al tratarse de un elemento de transporte entonces poco conocido en España. En su primer año de actividad fueron entregadas 31 unidades y se terminaron 18 líneas de eje completas, entre las cuales, por sus dimensiones, destacaron las destinadas a los petroleros del tipo T.

A partir de 1959, el ritmo de la producción de la factoría valenciana se vio afectado como reflejo de la situación por la que atravesaba el sector de la construcción naval. Se habían conseguido resolver algunos problemas técnicos en la fabricación de motores y, al igual que sucedía en el mercado naviero nacional, la producción se orientó a la exportación, pese a lo cual se cancelaron bastantes pedidos que afectaron al rendimiento de la factoría, quedando pendiente de la contratación de nuevos buques para reanudar su actividad.<sup>54</sup>

A finales de 1961 se alcanzaron dos hitos importantes: se terminó el primer motor Elcano-Sulzer tipo 6RD76, y se probó el primer motor Elcano-Götaverken sobrealimentado, tipo 520/900, de 3.000 caballos de potencia, contratado por Astilleros del Cadagua. La cartera de pedidos era de 19 motores con una potencia total de 99.550 caballos, 16 de los cuales estaban destinados a la exportación.

La crisis del sector obligó a complementar la actividad de la factoría con la producción de turbinas de vapor para centrales eléctricas, maquinaria auxiliar de cubierta y la fabricación de grúas para su instalación en tierra o montaje a bordo de buques. En 1962 entró en funcionamiento un equipo que permitió la fabricación de camisas de los ejes de cola y quedaron resueltos los problemas de calidad que se habían presentado en algunos elementos.

En los años siguientes, el rendimiento de la factoría dependió exclusivamente de la cartera de pedidos, con una producción en muchos casos por debajo de sus posibilidades. A finales de 1964 recibió los primeros pedidos para la fabricación de motores Elcano-Sulzer tipo 9RD90, de 20.700 caballos de potencia, el primero de ellos para un petrolero de 98.000 TPM que se construía en Astilleros de Cádiz, así como cuatro motores Elcano-Götaverken para otros tantos buques que se construían por encargo de BUTANO (*Butauno, Butadós, Butatrés y Butacuatro*), así como dos motores Elcano-Sulzer para los petroleros YPF-2 e YPF-3, que estaban en construcción en los astilleros de Bazán y ASTANO, en Ferrol, contratados para la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Argentina).

En 1966, a consecuencia de la Acción Concertada, la factoría de Manises y el astillero de Sevilla se traspasaron a Astilleros de Cádiz. La operación se formalizó el 6 de diciembre del citado año, aunque la entrega, a efectos prácticos, se había efectuado desde el 1 de enero anterior, con lo que acabó así la actividad de construcción naval de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

### 10.1.8 UNIÓN NAVAL DE LEVANTE

A comienzos de los años cincuenta, Unión Naval de Levante figuraba entre los principales astilleros del país. Una parte de las nuevas construcciones contratadas de los planes de Elcano tuvieron a Trasmediterránea como destinatario final, caso de los buques *Victoria, Virgen de África, Ciudad de*

---

<sup>54</sup> En 1960 se completó el utillaje de la factoría, con la puesta en servicio en el taller de fundición de un horno de inducción de baja frecuencia, de seis toneladas y una potencia de 750 KVA, lo que permitía lograr la calidad requerida en las piezas de los motores principales de gran potencia, entre ellos la licencia Sulzer, cuya producción se había iniciado en ese año, así como las bombas de vapor Eureka para carga y/o descarga de petroleros y hélices de palas reversibles con licencia Liaaen, destinadas a pesqueros. También se encontraban muy avanzados los servomotores hidráulicos de 85 tm/m de par máximo destinados a los petroleros del tipo Z. De las carretillas Elcano-Armax se habían fabricado 52 unidades.

*Barcelona y Ciudad de Burgos*. Para atender la línea de Guinea Ecuatorial, la Compañía contrató en esta etapa tres buques, el primero de los cuales, *Ciudad de Oviedo*, entró en servicio en enero de 1957.

La década siguiente fue de gran esplendor en la historia de Unión Naval de Levante. Consolidada su trayectoria en la construcción de buques mixtos, Trasmediterránea lideró la capacidad industrial de la factoría con la contratación de diez nuevos buques: *Ciudad de Tarifa* (abril de 1961), *Ciudad de Granada* (diciembre de 1961), *Villa de Bilbao* (agosto de 1962), *Santa María del Pino* (agosto de 1963), *Santa María de la Candelaria* (marzo de 1964), *Ciudad de Pamplona* (julio de 1964), *Santa María de las Nieves* (octubre de 1964), *Juan March* (julio de 1966), *Santa María de la Caridad* (marzo de 1967), *Las Palmas de Gran Canaria* (julio de 1967) y *Santa María de la Paz* (julio de 1967).

Otras construcciones destacadas fueron los petroleros de productos *Campollano*, *Campoalegre* y *Camposeco*, en 1960 para CAMPSA; los butaneros *Tamames* e *Isla de Marnay*, en 1965 para CEPSA y Naviera Montañesa; los madereros *Sorolla* y *Ribera*, en 1967, para la Compañía Valenciana de Navegación y el petrolero de productos *Monteleón*, en 1969 para CEPSA. El astillero había acreditado, además, una reputada fama en materia de reparaciones navales, destacando entre otras la modernización efectuada entre diciembre de 1959 y julio de 1961 en el buque *Villa de Madrid*.<sup>55</sup>

En la década de los años setenta se había impuesto un cambio de ciclo tanto en el modo del transporte marítimo como en la construcción naval y Trasmediterránea demandaba nuevos buques que facilitaran el tráfico de pasajeros y vehículos, combinando velocidad y un elevado nivel de confort. Había llegado la época del ferry, a la que se adelantó Ybarra con la construcción del buque *Cabo San Sebastián*, primero de la famosa serie *canguro*, que tomó forma en el astillero valenciano y entró en servicio en agosto de 1972.

En el listado figuran los buques *J.J. Sister* y *Manuel Soto*, en septiembre de 1975 y abril de 1976, que fueron en su momento los mejores de la Marina mercante española. Trasmediterránea alcanzó un gran éxito con estos barcos en la línea Cádiz-Canarias, donde obtuvieron un merecido reconocimiento. Naviera Aznar contrató en 1971 otros dos buques emblemáticos llamados *Monte Granada* y *Monte Toledo*, entregados en febrero de 1974 y octubre de 1975, con bastante retraso sobre las previsiones iniciales, lo cual dio origen a un conflicto de intereses entre ambas empresas que sería resuelto mediante laudo en 1976<sup>56</sup> e Ybarra incorporó en junio de 1976 su segundo *canguro*, llamado *Cabo San Jorge*.

Tras la nacionalización de Trasmediterránea en 1978, a partir de entonces emprendió un ambicioso plan de renovación de flota, que incluyó la construcción de otros cuatro buques de la serie *canguro*: *Ciudad de Badajoz* (febrero de 1979), *Ciudad de Sevilla* (junio de 1980), *Ciudad de Salamanca* (junio de 1982) y *Ciudad de Valencia* (octubre de 1984). A estos se sumaron los dos primeros *canguros* procedentes de Ybarra, que fueron rebautizados *Ciudad de Santa Cruz de La Palma* y *Ciudad de Palma*. Ha sido la serie más numerosa de su clase de la Marina mercante española y obtuvo un extraordinario rendimiento en todas las líneas donde operó, especialmente en Baleares y Málaga-Melilla; este fue el último gran encargo que Trasmediterránea hizo al astillero valenciano.

### 10.1.9 TALLERES NUEVO VULCANO

En la inmediata posguerra, Talleres Nuevo Vulcano tuvo un protagonismo destacado en la reparación de la flota de Compañía Trasmediterránea y de otras compañías navieras españolas; a partir de entonces

---

<sup>55</sup> GARCÍA FUENTES, Laureano (en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es); consultado el 4 de enero de 2017).

<sup>56</sup> VALDALISO, Jesús M (2005). *La industria de construcción naval y los mercados exteriores durante el desarrollismo franquista*. p. 17. VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.



también se intensificaron las relaciones con la Armada, lo que reportaría indudables beneficios para ambas.

Entre las obras acometidas en esta época destacan las grandes reparaciones de los buques *Villa de Madrid* y *Mallorca*. En el caso del primero comenzó el 21 de noviembre de 1947 y finalizó el 7 de octubre de 1949; fueron casi dos años de trabajos, en los que hizo una reconstrucción que abarcó todos los aspectos del barco. La siguiente fue la del buque *Mallorca*, que entró a finales de septiembre del citado año y se prolongaría hasta abril de 1953. Cuando salió a navegar tenía una silueta totalmente diferente, más acorde a los nuevos tiempos, además de una mayor capacidad de alojamiento.

La infraestructura de Talleres Nuevo Vulcano se vio potenciada a partir de 1964 con la incorporación de un segundo dique flotante, adquirido de segunda mano en Polonia. En noviembre de 1978 entró en servicio un dique seco de 215 x 34 m, con lo que se amplió considerablemente el potencial de su oferta, pues era capaz para buques de hasta 50.000 toneladas de peso muerto.

En el periodo comprendido entre 1962 y 1986 se realizaron varios trabajos de gran importancia para CEPSA, como la renovación de los tanques de carga del petrolero *Ciudad Rodrigo*, en 1962; la construcción de la sección de carga del petrolero *Guadarranque*, a partir de la popa de una barcaza de desembarco tipo LCT, en 1967; y el alargamiento del casco del petrolero *Albuera*, en 1986; también fueron construidos varios remolcadores (*Montseny*, *Güímar*, *Algeciras*, *Coria*...) y artefactos navales.

En su momento de máximo esplendor llegó a tener una plantilla de algo más de 700 operarios y situó a Barcelona en el centro de las reparaciones navales del Mediterráneo. A partir de 2001 pasó a denominarse Unión Naval Barcelona y después de que la reconversión naval redujera sus efectivos y entrara en decadencia, en abril de 2010 se produjo el cierre definitivo. De sus talleres de fundición salieron piezas que hoy forman parte de la historia de la industria textil catalana, como los trescientos pilares que sustentan la cubierta de la nave de Aymerich, Amat i Jover de Tarrasa o también la verja de Gaudí del parque de la Ciudadela y las farolas de fundición que durante años iluminaron las calles de Barcelona.<sup>57</sup>

#### 10.1.10 LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA

Aunque en la historiografía de La Maquinista Terrestre y Marítima en la inmediata posguerra se resalta su papel en la industria motriz del ferrocarril, es de destacar que tuvo también relevancia en la fabricación de motores marinos para buques mercantes, como veremos a continuación.

En septiembre de 1942, en la estación de Villanueva y Geltrú se presentó la locomotora tipo *Santa Fe*, que había sido fabricada en los talleres de San Andrés. Esta máquina, primera de una veintena y con un peso de 125 toneladas en vacío, consta de cinco ejes acoplados y podía remolcar trenes de 550 toneladas a una velocidad de 55 km/hora, con una potencia de 2.700 CV.

Entre 1944 y 1953 salieron de los talleres las locomotoras tipo *Montaña* –apodadas bonitas o atómicas– y en 1948 fabricó una réplica de la primera locomotora a vapor que realizó el trayecto Barcelona-Mataró. En 1953 se produjo un hecho importante en la historia de la empresa, con la entrada en el accionariado de la compañía suiza Brown Boveri, quien monta un taller especial para la fabricación de material eléctrico y motores de este tipo para locomotoras. En ese mismo año se entregan las primeras locomotoras diésel tractoras de maniobras de la serie 10.300 y hasta 1954 una veintena de locomotoras

<sup>57</sup> SANCHEZ CARRIÓN, José María (2016). “Talleres Nuevo Vulcano: un nombre, un espíritu y una historia para no olvidar”. *Revista de Ingeniería Naval* n° 948, pp. 63-66.

diésel movidas por motores Sulzer 6LD22 de 350 CV. El siguiente paso fue la fabricación de diez locomotoras del tipo Confederación, fácilmente reconocibles por su pintado verde.

En 1955, cuando La Maquinista celebró su centenario, se realizaron las pruebas de puesta en servicio de un motor marino de 7.300 CV. Llegado este hito, hemos de precisar que Compañía Trasmediterránea fue el mejor cliente que tuvo la empresa catalana, a la que encargó la fabricación de motores para 22 buques, incluidos los mencionados *Dómine* y *Fernando Poo*, contratados durante la Segunda República.

En la década de los años cincuenta y la siguiente, MTM fabricó bajo licencia los motores principales y otros equipos para los buques *Victoria* (1952), *Virgen de África* (1953), *Ciudad de Barcelona* (ex *Playa de Formentor*, 1955), *Ciudad de Burgos* (ex *Playa de Palmanova*, 1956), *Ciudad de Oviedo* (1957), *Ciudad de Granada* (1961), *Ciudad de Tarifa* (1961), *Villa de Bilbao* (1962), *Santa María del Pino* (1963), *Santa María de la Candelaria* (1964), *Santa María de las Nieves* (1964), *Ciudad de Pamplona* (1964), *Juan March* (1966), *Las Palmas de Gran Canaria* (1967), *Santa Cruz de Tenerife* (1967), *Santa María de la Paz* (1967), *Santa María de la Candelaria* (1967) *Antonio Lázaro* (1968) y *Vicente Puchol* (1969). Asimismo, Naviera Mallorquina contrató la propulsión del buque rolón *Cala Llonga* (1972).<sup>58</sup>

Volviendo a la producción de maquinaria para ferrocarril, en 1956 comenzó la fabricación de la locomotora de maniobras 10111, apodada *Memé* o *Pegasin*. Cuando los motores diésel y eléctricos se habían impuesto definitivamente, en octubre de 1958 MTM entregó a RENFE la última locomotora a vapor denominada Mikado 141-2356, seguida de otra máquina para el Ferrocarril de Andorra a Escatrón, nombrada *Samper de Calanda*.

La Maquinista, que ya tenía sobrada experiencia en la fabricación de motores tractores diésel, intensificó su producción a partir de la década de los años sesenta. Entre 1960 y 1961 entregó a RENFE ochenta tractoras de maniobra equipadas con motores Sulzer 6LD22B, que fueron cien en el transcurso de 1963. En el periodo comprendido entre 1966 y 1973 elevó su producción a 63 unidades con motores Sulzer 6LD22B, de 400 CV de potencia cada una.

Otros hitos destacados vienen dados en la central térmica Besós I, inaugurada en 1968, y fabricada en su totalidad de elementos por La Maquinista Terrestre y Marítima. En 1970 se hizo entrega del primer metro de la línea V de Barcelona, fabricado bajo licencia de MAN y Brown Boveri y en ese mismo año se firmó el contrato para la construcción de la grúa de pórtico de ASTANO, que fue la mayor del mundo en el momento de su puesta en servicio. Por último, el 23 de junio de 1975, el entonces príncipe de España, Juan Carlos de Borbón, presidió el acto de apagado de la caldera de la última locomotora de vapor en servicio, correspondiente a la Mikado 141-2348.

## 10.2 LA ACCIÓN CONCERTADA Y LA CREACIÓN DE ASTILLEROS ESPAÑOLES

En la década de los años sesenta la construcción naval en España alcanzó un gran desarrollo, tanto a nivel nacional como europeo y mundial. La mayor cuota de mercado la alcanzaron Astilleros de Cádiz (ASCASA), La Naval, ASTANO y Euskalduna. El primero de ellos fue, además, la mayor empresa de construcción naval del periodo, pues desde 1966 poseía también el astillero de Sevilla.

Sirva el dato de que entre 1960 y 1969, ASCASA produjo el 23,4% del tonelaje construido en España. Le seguía la Sociedad Española de Construcción Naval, que tenía los astilleros de Sestao y Matagorda, que sumó el 22,7%, seguido, a bastante distancia, de ASTANO, Euskalduna, Empresa Nacional Bazán,

---

<sup>58</sup> GARCÍA FUENTES, Laureano (en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es); consultado el 14 de enero de 2017).

Unión Naval de Levante e Hijos de J. Barreras. El resto correspondía a una veintena de medianos y pequeños astilleros repartidos por toda la geografía nacional.<sup>59</sup>

En 1969, tres de las grandes empresas citadas –ASCASA, Sociedad Española de Construcción Naval y la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparaciones de Buques– convergieron en la creación de una nueva sociedad denominada Astilleros Españoles, S.A. (AESAs), en una estrategia dirigida a la concentración de fuerzas que se convirtió en el mayor grupo de construcción naval en España. Sólo en aquel año producía el 60% del total nacional y su proyección iría aumentando en los años siguientes, escalando posiciones a nivel europeo y mundial.

En España captaron la importancia de la nueva situación y en julio de 1967 el Gobierno promulgó la legislación de la denominada Acción Concertada, con el objetivo básico de concentrar los astilleros españoles para que racionalizaran capacidad productiva y aumentaran competitividad. Ciertamente es que, además, como señala Valdalisó, los astilleros tenían graves problemas de financiación y de sus principales accionistas y acreedores, que era el INI en el caso de Astilleros de Cádiz y Banco Urquijo y Banco Hispano Americano en La Naval y Euskalduna.

La Acción Concertada pretendía facilitar tanto a las empresas estatales como a las privadas –ASTANO, Unión Naval de Levante, ASCON y Construcciones Navales Yarza– las inversiones requeridas para competir en el mercado internacional de grandes buques.<sup>60</sup> Ahí tiene su origen la creación de Astilleros Españoles, S.A., en la que el ministro de Industria, Gregorio López Bravo (1923-1985) jugó una carta decisiva –concedor del notable exceso de capacidad del sector, derivado de la política promovida desde el INI en la década de los años cincuenta– con el objetivo ya comentado de fusionar en una sola a las mayores empresas nacionales de construcción naval de la época.

Precedido por la firma el 14 de junio de 1969 del Acta de Acción Concertada, el 1 de diciembre siguiente quedó formalmente constituida la sociedad Astilleros Españoles, S.A., resultado de la fusión de las empresas que hemos comentado. Entre las tres poseían un número considerable de factorías dedicadas a la construcción naval, reparaciones, siderurgia y auxiliares y tenía participación, en diferentes porcentajes, en otros astilleros, caso de Juliana Constructora Gijonesa, Astilleros de Santander y Astilleros y Talleres Celaya.

La importancia del recién creado grupo en cuanto a capacidad industrial era considerable, pues poseía cinco astilleros principales –dos en Cádiz, uno en Sevilla y dos en Bilbao– y tres menores –Santander, Gijón y Bilbao–, que en 1968 habían entregado 47 buques que sumaban 330.000 TPM, lo que representaba, en la práctica, casi el 50% del total de la producción nacional de aquel año. La previsión para 1969 era muy superior, pues se trataba de 76 buques y 800.000 TPM, es decir, el 60% de la producción nacional. Además, ofrecía ayudas fiscales y crediticias de hasta cuatro mil millones de pesetas en el cuatrienio 1968-1971.<sup>61</sup>

En cuanto a oferta para reparación de buques tenía diques en cinco puertos (Bilbao, Santander, Gijón, Sevilla y Cádiz). En el periodo comprendido entre 1968 y 1969 estaban en reparación casi 900 buques,

<sup>59</sup> ORTIZ-VILLAJOS, José María. “La creación de Astilleros Españoles, S.A.: el nacimiento de un gigante de la construcción naval”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 321, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

<sup>60</sup> Entre finales de la década de los años cuarenta y los años sesenta, el tamaño de los buques aumentó notablemente, tendencia que se mantendría bastante tiempo, sobre todo en el caso de los petroleros, debido tanto a la demanda internacional de petróleo como a la incertidumbre política que afectaba al canal de Suez. La demanda cada vez más creciente de buques de mayor tonelaje provocó que los astilleros tuvieran que renovar sus instalaciones y evolucionar en las técnicas de producción para dar respuesta al nuevo ciclo. Quienes primero avanzaron fueron los astilleros japoneses, que construyeron instalaciones específicas para buques gigantes, logrando con ello acaparar una cuota de mercado importante. En Europa, los países líderes fueron Suecia, Alemania, Inglaterra y Holanda. Más tarde llegarían Italia y Portugal.

<sup>61</sup> VALDALISO, (2005), *ibidem*, p. 19.

que sumaban casi cinco millones de toneladas de registro bruto, lo que suponía el 75% de las reparaciones navales que se realizaban entonces en España y el 85% de las exportaciones españolas en esta materia.

Poseía, además, cuatro fábricas de motores: dos en el gran Bilbao, una en Cádiz (la Fábrica San Carlos, licencia Stork Werkspoor) y otra en Manises (Valencia). En 1968 el conjunto entregó un total de 320.000 BHP, lo que suponía el 78% de la producción nacional. En el citado año la facturación anual conjunta ascendió a 15.000 millones de pesetas y en 1969 empleaba a 21.500 trabajadores directos.

El Acta de Concierto y sus apéndices de 1971, 1972 y 1973 concretaron la estructura industrial del grupo, sus objetivos y un considerable plan de inversiones y sus compromisos determinaron el desarrollo del Grupo en los años siguientes. Euskalduna y la Sociedad Española de Construcción Naval, como empresas privadas, participaban con el 50% del capital y Astilleros de Cádiz, como empresa pública controlada por el INI, con el 50% restante. Euskalduna tenía un capital social de 519.608.500 pesetas; el de la Sociedad Española de Construcción Naval ascendía a 905.716.000 pesetas y Astilleros de Cádiz (ASCASA), 1.834.700.000 pesetas. El capital social resultante de la nueva empresa fue de 2.850.648.000 pesetas, del que el INI tenía el 50%, la Sociedad Española de Construcción Naval el 31,77% y Euskalduna el 18,23%.

A finales de 1967, la Sociedad Española de Construcción Naval, Euskalduna y Astilleros de Cádiz presentaron por separado tres proyectos provisionales, que no fueron aceptados por el Ministerio de Industria y éste les reclamó la presentación de un proyecto único, que en cuanto a construcción naval, contemplaba un nuevo astillero para grandes buques en los terrenos anexos a la factoría de Matagorda.

Hasta el comienzo de las obras del Nuevo Astillero de la Bahía de Cádiz (NABAC) en septiembre de 1972, se produjeron numerosos cambios sobre el proyecto original –que coincidía con el presentado por el consorcio Euskalduna-SECN–, entre los que destaca la reubicación del dique dentro de los terrenos de Matagorda. Ello implicaba el cese gradual de la actividad en la antigua factoría, una serie de inversiones en Astilleros de Cádiz para que pudiera construir grandes buques hasta la entrada en servicio del NABAC y su mantenimiento como centro de reparaciones navales y la transferencia de mano de obra y utillaje al futuro astillero de Puerto Real, manteniendo con ello los niveles de empleo. Se contemplaba, asimismo, la construcción de un dique seco, cuya idea es anterior al NABAC, con capacidad para buques de 400.000 TPM, con el objetivo de convertir a la bahía de Cádiz en un centro de reparaciones navales a nivel mundial, pensando en atraer a grandes clientes extranjeros.

En el caso de la ría de Bilbao se preveía una concentración de la actividad industrial, con una modernización del astillero de Sestao y su posible ampliación, ante la previsible reducción de actividad de la factoría de Olaveaga. Así como en Sevilla no se contemplaban grandes inversiones, se establecía una modernización del astillero Juliana, en Gijón, para permitir tanto la construcción naval como las reparaciones, lo mismo que en el caso del astillero de Santander, que estaría orientado principalmente a lo segundo.

En cuanto a la industria auxiliar, el proyecto de reestructuración e inversiones de este sector no se recogió en el Acta de Concierto original, pues AESA prefirió dedicarle atención preferente a la construcción naval y en junio de 1970 presentó el proyecto definitivo ante el Ministerio de Industria, que fue aprobado el 18 de octubre de 1971. La factoría de Manises se dedicaría a la fabricación de

motores de gran tamaño y se preveía la posible inclusión de turbinas marinas, además de motores diésel.<sup>62</sup>

En la tabla 10.4 detallamos las instalaciones básicas con las que contaba AESA en cada uno de los astilleros que pasaron a formar parte de la nueva empresa en el momento de su constitución.

Tabla 10.4 Astilleros de Sestao, Olaveaga, Matagorda, Cádiz, Sevilla, Gijón y Santander

#### Astillero de Sestao

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 266 m x 42,80 m	Dique 1: 155,30 m x 23,90 m
Grada 2: 223 m x 31 m	Dique 2: 146,66 m x 21,80 m

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

En construcción naval ofrecía un abanico para buques de casco de acero entre 6.000 y 60.000 TRB y la obligación de coordinar la actividad de esta factoría con la de Olaveaga y mantener el volumen global de empleo. Las posibles ampliaciones de Sestao –que no figuraban en la Acción Concertada– obligarían a una reducción paralela de la factoría de Olaveaga. Estaría dedicada, preferentemente, a buques de carga general, bulkcarriers y petroleros, aunque en 1971 se amplió a OBOs, gases licuados y similares.

#### Astillero de Olaveaga

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 175 m x 25,70 m	Dique 1: 99,76 m x 21 m
Grada 2: 135 m x 21,38 m	Dique 2: 182,20 m x 19,59 m
	Dique flotante: 12.000 TFA

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

La capacidad en construcción naval era para buques de casco de acero entre 4.000 TRB y 16.000 TRB, preferentemente carga general y bulkcarriers.

#### Astillero de Matagorda

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 190 m x 28 m	Dique 1: 150,97 x 19,10 m
Grada 2: 200 m x 36 m	

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

El astillero estaba autorizado para la construcción de buques de casco de acero entre 5.000 TRB y 40.000 TRB, con preferencia para carga general, bulkcarriers y petroleros.

#### Astilleros de Cádiz

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 301,25 m x 54 m	Dique 1: 234,50 m x 34,50 m

<sup>62</sup> Se fijaba una producción anual de 250.000 BHP en motores diésel. Sestao y Olaveaga confluían en una única factoría que se denominaría Bilbao y estaría dedicada a la producción de motores de pequeño y mediano tamaño, con una producción de 250.000 BHP anuales y un nuevo taller en Asúa para la producción de motores para grupos electrógenos y una capacidad de 200.000 BHP anuales. Villaverde estaría dedicada a maquinaria auxiliar para cubierta, con una producción de mil unidades anuales (molinetes, chigres de carga y de amarre, servomotores y grúas de cubierta).

	Dique flotante 1: 246,25 m x 42 m y 39.000 TFA Dique flotante 2: 112 m x 17,54 m y 4.000 TFA
--	---

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

Construcción de buques de casco de acero entre 30.000 TRB y 150.000 TRB, pensando especialmente en grandes petroleros, como así sucedió, además de bulkcarriers y OBo's; en 1971 se amplió la autorización para que pudiera construir gaseros. Este astillero sería dotado de un dique seco de 380 x 66 m, con capacidad para la varada de buques de 400.000 TRB e inaugurado en 1975. A la entrada en servicio del NABAC cesaría en la construcción de buques mayores de 80.000 TRB, aunque este límite se suprimió en la ampliación de Acta de Concierto, de fecha 18 de octubre de 1971. Como señala Ortiz-Villajos, ello se debió a la rápida evolución del mercado, que demandaba buques de 230.000 TPM para cruzar el canal de Suez en lastre y menor demanda de buques de 150.000 TPM, que correspondía a unas 80.000 TRB.

#### Astillero de Sevilla

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 140 x 22 m	Dique 1: 151 x 25 m
Grada 2: 162 x 24 m	Dique flotante: 120 x 14,86 m 2.000 TFA

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

Construcción de buques de casco de acero entre 3.000 TRB y 15.000 TRB, entre ellos de carga general, frigoríficos, portacontenedores y gaseros. Este astillero disponía de otras dos gradas, de 108 x 22 m y 201 x 35 m, sobre las que AESA se obligaba a no construir buques en ellas, si bien el Ministerio de Industria podría admitir la utilización de la última si las circunstancias del mercado o dificultades de empleo lo aconsejaran.

#### Astillero de Gijón

Construcción naval	Reparaciones navales
Grada 1: 131 x 22 m	Dique 1: 125 x 17 m
Grada 2: 136,50 x 19 m	Dique 2: 170 x 25 m

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

Construcción de buques de casco de acero entre 1.000 TRB y 6.500 TRB, caso de carga general, madereros y similares. Es de advertir que en el Acta de Concierto figuraba que la factoría Juliana no haría ampliaciones futuras para construcción naval y trataría de potenciar las reparaciones navales.

#### Astillero de Santander

Construcción naval	Reparaciones navales
	Dique 1: 123,40 x 15,95 m
	Dique 2: 135,45 x 16,70 m
	Dique 3: 227,70 x 32 m
	Varadero 1: 300 TFA
	Varadero 2: 1.500 TFA

Fuente: Elaboración propia a partir de *Astilleros Españoles 1872-1998* (1998)

Construcción de buques de casco de acero entre 100 y 3.000 TRB, con un límite máximo de producción de 5.000 TRB anuales y el 50% dedicado a la exportación. El dique número 2 corresponde al dique de Gamazo, concesión de la Junta de Obras del puerto de Santander.

Otros compromisos adquiridos por AESA dentro del acuerdo de la Acción Concertada se referían a mantener un mínimo de exportación equivalente al 35% de su producción de construcción naval en el periodo 1968-1971. Se adoptaron acuerdos referidos a normalización, investigación y de carácter social y formativo para sus trabajadores, mientras el Estado se comprometía a conceder un crédito oficial para la mejora de las instalaciones existentes y el proyecto NABAC por importe de 3.055 millones de pesetas, ampliado en 1972 a 4.604 millones, con la concesión de una serie de considerables beneficios fiscales.<sup>63</sup>

El fastuoso plan de inversiones se fue aplicando con entusiasmo en los primeros años de la década de los años setenta, aunque en poco tiempo se hicieron visibles las dificultades financieras, cuando la devaluación del dólar de 1972 provocó un brusco descenso de los ingresos en pesetas previstos para los primeros años de existencia de AESA. En septiembre de aquel año, el Gobierno aceptó, tras varios intentos, una ampliación del crédito oficial hasta el 70% del valor de las inversiones reales en equipos nacionales, incluido el nuevo centro de reparaciones navales de Cádiz, aunque quedó fuera la inversión en la industria auxiliar.

Sin embargo, la crisis del petróleo de 1973, a la que nos referimos con la amplitud que el caso merece, y sus nefastas consecuencias para el sector de la construcción naval, hizo que las previsiones de ingresos previstas no se cumplieran, de ahí que la amortización de inversiones y préstamos fuera igualmente imposible, por lo que la situación de la empresa a finales de la década era de quiebra técnica. El Estado, a través del INI, absorbió en 1979 el 100% del capital de AESA y desde entonces la empresa ha estado mantenida con importantes subvenciones públicas.

### 10.3 EL PROYECTO NABAC

El proyecto más ambicioso y espectacular contemplado en el plan de Acción Concertada es el denominado Proyecto NABAC, que daría origen al nuevo astillero de Puerto Real (Cádiz). Se trataba entonces del mayor astillero de España y de Europa y, desde su puesta en servicio en 1976, uno de los mayores del mundo.

Como hemos visto, la década de los años sesenta corresponde a una época de gran expansión de la industria naval a nivel mundial. La Sociedad Española de Construcción Naval, que era entonces una de las dos mayores compañías españolas del sector en aquellos años, desarrolló diversos proyectos de expansión para aumentar su capacidad industrial en una época de gran demanda. Uno de ellos se refería a la histórica factoría de Matagorda, pues disponía de una gran extensión de terreno ocioso a su alrededor, susceptible de acometer en el futuro una gran expansión, mientras que la factoría de Sestao estaba limitada en su espacio y ofrecía pocas posibilidades.

En 1967, la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna elaboraron el proyecto de un nuevo gran astillero, aunque los primeros trazos se remontan a comienzos de la década de los sesenta, cuando la Naval tuvo otros planes para la factoría de Matagorda. Aunque no llegaron a cuajar, tienen importancia para nuestro trabajo, puesto que se contemplaba la construcción de dos diques secos, uno

---

<sup>63</sup> Del 95% en el Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentales e igual porcentaje en los derechos arancelarios y del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores, en la cuota de licencia fiscal, en el impuesto de las rentas de capital y cinco años de beneficio fiscal a partir de la fecha en que se comunicara o publicara la orden pertinente.

situado en la zona sur de la factoría y otro en la zona norte, donde finalmente sería construido el actual dique.

El primer anteproyecto data de 1961 y contemplaba la construcción de un dique seco para reparaciones navales, con capacidad para buques de 50.000 TPM y estaba determinado por el constante aumento del tamaño de éstos. El dique que entonces existía en Matagorda podía recibir buques de 15.000 TPM y resultaba claramente insuficiente para las necesidades del mercado. La Sociedad Española de Construcción Naval realizó el encargo el 15 de julio del citado año y en apenas veinte días, el 5 de agosto siguiente Dragados y Construcciones presentó el documento mencionado.

De haberse construido, hubiera supuesto una considerable inversión para la época y en poco tiempo hubiera quedado insuficiente, debido a la gran expansión en el tamaño de los buques que se produjo a partir de 1967. Aunque de dimensiones menores al dique de nuevas construcciones planteado siete años después por la Sociedad Española de Construcción Naval, es de destacar que su ubicación coincidía plenamente con la propuesta posterior, lo que nos permite considerar que desde entonces se consideraba la zona sur de Matagorda como espacio idóneo para la expansión del astillero.

En 1965 se presentó un anteproyecto para un dique seco capaz de reparar simultáneamente tres buques pequeros de 50 m de eslora. El presupuesto de la obra ascendía a 27 millones de pesetas y está fechado el 6 de febrero del citado año, aunque los primeros planos que se conservan en el Museo El Dique datan de comienzos de 1964. El interés de este documento reside en que estaba situado donde años más tarde Astilleros Españoles situaría el proyecto del NABAC, es decir, la zona norte de los terrenos de Matagorda.

Como ya hemos comentado, en 1967, dos años antes de que se firmara el Acta de Acción Concertada de la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna, habían elaborado un amplio proyecto, bien estudiado y elaborado, en el que se preveía la construcción de un nuevo astillero para grandes buques en los terrenos ociosos de la factoría de Matagorda. Y aunque este proyecto no pasó del papel, al igual que había sucedido con los ya mencionados, sin embargo tuvo relevancia pues se trataba, en esencia, del mismo que cinco años más tarde se ejecutaría y que hoy conocemos.

Acorde a la evolución de la construcción naval de la época, el proyecto presentado por la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna justifica la necesidad de un gran astillero capaz para la construcción de grandes buques. Entre otros factores determinantes consideraba el espectacular incremento del consumo de petróleo en el mundo, que crecía a pasos agigantados desde 1965, en que se habían consumido 13 millones de toneladas; y el constante crecimiento del tamaño de los buques en el afán de reducir costes de transporte. Sólo en 1967 habían sido contratados 117 buques mayores de 175.000 TPM e incluso algunos de 300.000 TPM, mientras que los estudios técnicos publicados contemplaban la posibilidad teórica de construir buques de 500.000 TPM e, incluso, un millón de toneladas de peso muerto.

El canal de Suez, pese a su indiscutible importancia en el transporte de petróleo entre el Golfo Pérsico y Europa, constituía un cuello de botella debido a sus limitaciones físicas. Las circunstancias cambiaron a partir de 1967 cuando se produjo el cierre a consecuencia de la Guerra de los Seis Días. En aquel momento, la situación hacía pensar que la ampliación del canal se iba a demorar en el tiempo y que las grandes compañías petroleras, resueltos los problemas técnicos, acometerían la construcción de buques de gran tamaño, como así sucedería. Paralelamente se estaba produciendo un desarrollo espectacular del tamaño de los astilleros y entonces 18 factorías capaces de construir buques mayores de 175.000 TPM –de ellos, cinco para buques de 400.000 TPM y dos para buques mayores de medio millón de toneladas y otros seis estaban en construcción y dos más en proyecto con la misma capacidad–, lo cual justificaba



el argumento defendido por La Naval y Euskalduna de que existiera en España un gran astillero ante la perspectiva del potencial crecimiento.<sup>64</sup>

Teniendo presente todas estas consideraciones, el estudio del consorcio español consideraba necesario la construcción de un nuevo astillero para la construcción de buques de hasta 300.000 TPM, que fuera capaz, incluso, si la evolución tecnológica lo permitiera, la construcción de buques de 800.000 TPM, sumándose así a la oferta internacional que demandaba el mercado.

Se formularon tres opciones con las siguientes características: la primera, para un astillero capaz de construir buques petroleros entre 200.000 TPM y 300.000 TPM; la segunda, para buques de 800.000 TPM, aunque capacitado para buques de menor tonelaje; y la tercera, capaz de construir en tándem buques de 200.000 y 300.000 TPM y 800.000 TPM. La primera opción sería desechada por su dudoso porvenir, por lo que la atención se centró en las otras dos opciones, inclinándose por la segunda como la más viable. Tendría una plantilla estimada en 2.400 trabajadores, lo que permitiría construir anualmente 2,6 buques de 300.000 TPM o 1,6 buques de 800.000 TPM y su capacidad estaría más ajustada a las necesidades reales del país, tanto en demanda de crudo como en capacidad de refinado, así como su mayor flexibilidad, menor riesgo y la especial orientación para cubrir la demanda del mercado nacional.<sup>65</sup>

Se proponía la construcción de un dique de 370 m de eslora, 81 m de manga y 7 m de puntal para la construcción de buques de un tope máximo de 300.000 TPM y planteaba la posibilidad de una ampliación caso de que se decidiese un astillero del tercer tipo, para lo cual tendría capacidad de dotación de talleres y aumento de la plantilla.

La tercera opción planteaba una plantilla de 3.700 trabajadores para producir cuatro buques de 300.000 TPM o seis de 200.000 TPM, si bien la producción de buques de 800.000 TPM sólo ocuparía a 2.200 trabajadores y precisaría de menos talleres para la elaboración y prefabricación de perfiles y secciones y tendría la misma producción que el astillero de la segunda opción. En este caso, el dique tendría unas dimensiones de 500 m de eslora y las restantes características serían similares a las descritas en el dique del segundo tipo.

El nuevo astillero dispondría de una distribución muy estudiada de los distintos talleres para la fabricación de bloques, pre-armamento, sala de gálibos..., siguiendo unas pautas de flujo racional de los materiales hacia el dique. El estudio conjunto de la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna preveía la ubicación del dique y los talleres en la zona sur de la factoría de Matagorda, es decir, entre las antiguas gradas y el puente de Carranza, que atraviesa la bahía de Cádiz y que entonces estaba en construcción, es decir, el mismo sitio en el que se había previsto la instalación del dique de reparaciones navales del proyecto nonato de 1961. Sin embargo, en 1969, el proyecto del nuevo astillero diseñado por La Naval y Euskalduna quedó en papel mojado, pues en ese año el Gobierno aprobaría otro plan de Acción Concertada en el que, además del consorcio empresarial citado, se sumaba también Astilleros de Cádiz.

La construcción de un gran astillero siguió siendo un objetivo prioritario y aunque coincidía en las líneas básicas con el diseñado dos años antes, a partir de entonces sufrió numerosas modificaciones, tanto en

---

<sup>64</sup> El camino del gigantismo en la construcción naval de petroleros de 500.000 TPM estaba abanderado por Japón, que en 1967 disponía de un astillero con esta capacidad en Chiba, dos en construcción en Sasebo y Nippon Kokan y uno en proyecto de la mano de Mitsubishi. En Europa, otros países habían seguido el camino nipón, caso del astillero Kockums (Suecia), que ya estaba terminado y en diferentes fases de construcción estaban Chantiers de l'Atlantique (Francia), Verolme (Holanda), Harland & Wolff (Irlanda del Norte, Reino Unido), Lindö (Dinamarca) y A.G. Weser (Alemania).

<sup>65</sup> HOUPPT, Stefan *et al.*, *ibidem*, p. 342.

diseño como en tamaño, ubicación y presupuesto, de forma que trasladado a la zona norte del astillero de Matagorda, su construcción se iniciaría a finales de 1972 y finalizaría en 1976, en plena crisis del petróleo y en unas condiciones muy adversas para la industria naval mundial, de modo que, como señala el ingeniero naval José B. Parga, “advertía que iba a entrar en servicio en la época más fría de un periodo glacial”.<sup>66</sup>

El proyecto original del NABAC presentado en 1969 por AESA introdujo algunos cambios sobre los presentados dos años antes e incluye los mismos planos y ubicación, que ya hemos comentado. Establecía un proyecto base y dos alternativas, denominadas A y B, con las siguientes características. El proyecto base correspondía a una instalación capaz unas 110.000 toneladas de acero anuales en buques de 200.000/300.000 TPM y con unos medios de elevación apropiados en número y capacidad para construir buques de 800.000 TPM.

El proyecto A consistía en un astillero para buques de 200.000/300.000 TPM en el que se suprimiría uno de los pórticos de 600 toneladas de dique; suprimía, asimismo, el taller de prefabricación de bloques tridimensionales con pórticos de 60 y 25 toneladas, siendo sustituidos por dos grúas pórtico de 20 toneladas para prefabricación exterior y suprimía también el muelle de armamento, utilizando, a estos efectos, un muelle frontal de menor longitud.

El proyecto B ampliaba el proyecto base, los talleres de acero tendrían una capacidad de 175.000 toneladas anuales para la producción de buques de 200.000/300.000 TPM. La propuesta definitiva contemplaba dos fases: en la primera se proponía la construcción del proyecto A, con una previsible ampliación en una segunda fase del proyecto B, de modo que, como podemos apreciar, la idea era muy similar a la planteada en 1967.

En la Acción Concertada se incluyó sólo el proyecto A, consistente en una superficie ocupada de 405.000 metros cuadrados, un dique de armamento de 500 m de eslora, 81 m de manga y 7 m de calado; 14.000 metros cuadrados de almacenes, muelle de recepción (80-120 m) y muelle de terminación y pruebas (350-500 m), una grúa pórtico de 600 toneladas, una grúa de 200 toneladas y otra de 30 toneladas para dique y premontaje, una grúa de 25 toneladas para el muelle de pruebas y otra e igual potencia de izada para el muelle de recepción. El presupuesto total se estimó en 3.200 millones de pesetas.<sup>67</sup>

El Ministerio de Industria, en tiempos de Gregorio López Bravo, aprobó el 14 de junio de 1969 el proyecto original del nuevo astillero y seis meses después, el 1 de diciembre, sería constituida la nueva sociedad Astilleros Españoles (AESAs). Ortiz-Villajos considera que a partir de esa fecha es cuando comienza la historia del proyecto NABAC, pues constituida la nueva empresa, los gestores tenían que pasar de la fase de proyecto y presupuesto aproximado del nuevo astillero, a la de su construcción, lo cual exigía afinar el proyecto, convocar concurso público entre las empresas de construcción y obtener los fondos necesarios, que representaban en aquel momento más de la mitad de todas las inversiones previstas por AESA en todos sus astilleros entre 1970 y 1975. Pero no sería así, pues en 1970, lejos de empezar los trabajos, lo que sucedió es que se empezaría desde cero, con todo lo que ello implicaba.

La propuesta de Dragados y Construcciones para la construcción conjunta del NABAC y un muelle de contenedores fue rechazada. Se establecieron contactos con sociedades de clasificación y compañías petroleras para definir tendencias futuras de los buques y se contemplaron los estudios de proyectos de

---

<sup>66</sup> PARGA, José B., *ibidem*, p. 502.

<sup>67</sup> HOUP, Stefan *et al.*, *ibidem*, p. 344

astilleros capaces de construir buques de un millón de toneladas, siguiendo muy de cerca la evolución de los astilleros japoneses, que eran entonces pioneros y líderes mundiales.

En octubre de 1970 se presentó un planteamiento básico que difería bastante del aprobado apenas un año antes. La empresa de ingeniería naval SENER presentó una oferta y en la citada fecha comenzó la andadura del consorcio SENER-FRANKEL, que se ocuparía de una serie de estudios comparativos de las distintas ofertas técnicas y económicas.

En enero de 1971 se publicó un libro que contiene el proyecto NABAC, que modificaba básicamente los conceptos anteriores en los siguientes aspectos: a) desechaba la idea de un dique seco y adoptaba una dársena-plataforma; b) las principales dimensiones serían 460 m de eslora y 100 m de manga; c) una sola grúa de pórtico sobre la plataforma de montaje; d) dos fases para la instalación del astillero: la primera, la producción de los bloques se haría en el astillero de Cádiz, con una capacidad de 100.000 toneladas anuales de acero y serían trasladados por vía marítima a la nueva factoría de Puerto Real, donde se realizaría la “fábrica de buques”; y la segunda, la citada “fábrica de buques” se acometería en destino, con una producción máxima de 180.000 toneladas anuales.

En abril de 1971 surgió la posibilidad de construir diez buques de 350.000 TPM para la compañía norteamericana Marine Transport Lines, lo que hizo pensar en la ampliación de la plataforma, de modo que pudieran construirse cuatro buques de ese tamaño, pero las negociaciones no cuajaron. En junio siguiente se presentó un nuevo proyecto en el que la plataforma tendría unas dimensiones de 530 x 100 m, dotada con dos grúas pórtico y la capacidad de producción de acero se ampliaba a 200.000 toneladas anuales. Sin embargo, en junio de 1972 se había desechado la idea de la plataforma inundable y se había vuelto a la inicial del dique seco.<sup>68</sup>

El nuevo proyecto, que sería casi el definitivo, pues se introdujeron algunas modificaciones posteriores, consta de un dique de construcción de 525 m de eslora y 100 m de manga, en el que se suprime la dársena inundable con esclusa. En septiembre de 1972 comenzaron las obras del dique, que se prolongarían hasta febrero de 1975, cuando se cerró la puerta del dique, aunque en los anales del nuevo astillero figura la fecha del 18 de octubre del citado año, en la que se hizo la primera operación de apertura y cierre para permitir la puesta a flote del petrolero *Aragón*.

A partir de entonces se sucedieron discusiones y proyectos distintos sobre el tipo de buques que pretendía construir el nuevo astillero, yendo más allá de los petroleros inicialmente contratados por la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, Naviera de Castilla y Navinorte. Paralelamente fueron aumentando también los presupuestos, de modo que, en agosto de 1970, de los 3.200 millones iniciales en que lo había fijado la Acción Concertada, se había pasado a 4.870 millones de pesetas. Cantidad que fue presentada en marzo de 1971 ante la dirección del INI y el consejo de administración de AESA, ampliable a 5.200 millones de pesetas si se decidía acometerla en dos fases. La decisión tomada se afianzó sobre la primera propuesta, que era un 50% más de lo inicialmente previsto. Aun así, en los estudios posteriores se contempló la segunda cifra, pues el coste inicialmente estimado era mucho mayor del previsto, que en marzo de 1972 superaba en 3.572 millones de pesetas al aprobado en junio de 1971. De modo que, de los 4.800 millones presupuestados, se había pasado 8.372 millones en marzo de 1972.

La adjudicación provisional de la obra civil del dique, dársenas y áreas anexas recayó en una agrupación de empresas formada por Dragados y Construcciones, Entrecanales y Távora, AUXINI y EYCSA. En noviembre de 1972, con las obras ya iniciadas, se hizo una revisión a la baja del presupuesto de marzo

---

<sup>68</sup> La obra fue valorada en 1.865 millones de pesetas para la plataforma a cota 1,50 m; 1.697 millones de pesetas para la plataforma a cota 3 m y 1.694 millones de pesetas para la plataforma (dique) a cota 9.

de aquel año, debido al cambio de proyecto de plataforma-dársena con esclusa por el de dique seco y la supresión de las cabinas de pintura, con lo que el presupuesto se situó ahora en 8.142 millones de pesetas. En la misma fecha se elaboró otro presupuesto más reducido al contemplar el uso de algunas instalaciones de los astilleros de Matagorda y Cádiz, lo que redujo el anterior en 701 millones y quedó en 7.441 millones de pesetas, del que 5.828 millones correspondían al propio NABAC y los 1.612 millones restantes en una cesión a las industrias auxiliares.<sup>69</sup>

De modo que, en noviembre del citado año, actualizado el presupuesto, este ascendió a 7.341 millones de pesetas. A medida que se fueron instalando los distintos talleres, el nuevo astillero comenzó su andadura en 1977 cuando la crisis del petróleo estaba en pleno apogeo y había anulado las posibilidades de los primeros contratos, de ahí que fueran dos petroleros contratados por la Empresa Nacional Elcano los primeros construidos en el NABAC, pues el petrolero Aragón había sido un contrato firmado con Astilleros de Cádiz.

## 10.4 EMPRESA NACIONAL BAZÁN (1956-1975)

Del ambicioso programa de construcciones navales militares de 1941 que hemos detallado en el capítulo 8, al referirnos al desarrollo de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, nos encontramos con que una parte importante del mismo no se pudo realizar debido a motivos presupuestarios y limitaciones tecnológicas. El contenido fue alterado en los años siguientes mediante sucesivas órdenes ministeriales, de acuerdo con las necesidades y las posibilidades del momento, sin que mediara un programa naval definido.

### 10.4.1 SUBMARINOS CLASE D

En 1936 el submarino D-1 –Sigma II sobre el proyecto original dirigido por el ingeniero naval Aureo Fernández Ávila– estaba bastante adelantado, si bien los trabajos se paralizaron en julio de aquel año y fueron reanudados en febrero de 1940, después de que se hubiera considerado la posibilidad de cancelar definitivamente el programa, sustituyéndolos por tipos alemanes o italianos experimentados, si bien las necesidades de las citadas potencias inmersas en la guerra aconsejaron a la Armada inclinarse a favor de continuar con el proyecto emprendido durante la Segunda República.

Las consecuencias de todo tipo derivadas de la Segunda Guerra Mundial afectaron de lleno, pues surgieron dificultades para la importación de algunos equipos y materiales, de modo que no se pudo poner a flote hasta el 11 de mayo de 1944, después de diez años en grada y todavía tendrían que transcurrir casi tres años más hasta su entrega oficial, en marzo de 1947 y fue entonces cuando se apreciaron multitud de problemas, hasta un total de 21 deficiencias graves de proyecto, que hacían totalmente inútil al buque para el servicio.<sup>70</sup>

El 21 de diciembre de 1944 se procedió a la puesta a flote del submarino D-2, que fue entregado en abril de 1951 después de numerosas pruebas para corregir diversos defectos observados. El 20 de febrero de 1952 se puso a flote el submarino D-3, cuya entrega se produciría en 1953. El resultado de estos buques de proyecto español evidenció que la industria naval nacional en esta especialidad estaba atrasada.

### 10.4.2 DESTRUCTORES CLASE OQUENDO

De la serie de nueve destructores de 2.050 toneladas sólo serían construidos tres y con notables alteraciones, como veremos; los otros nueve superdestructores de 3.060 toneladas serían definitivamente

---

<sup>69</sup> De ahí surgen las denominaciones NABAC 5.200 y NABAC 8.100 integral.

<sup>70</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1983). *El arma submarina española*, p. 103. Empresa Nacional Bazán, Madrid. Para más detalles, véase: COELLO LILLO, Juan Luis (1996). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*, pp. 140.141, Aldaba Ediciones, Madrid.

cancelados. En abril de 1944, el astillero de Ferrol recibió la orden de ejecución de los nueve buques del primer grupo<sup>71</sup> y tendrían que transcurrir otros siete años para que se pusieran en grada las quillas de los tres primeros.

Se trataba de un proyecto propio propulsado por turbinas Rateau-Bretagne, de patente francesa, con una potencia de 60.000 CV y una velocidad máxima de 39 nudos sobre el papel. De modo que en grada desde 1951, la sucesiva introducción de reformas y modificaciones se prolongaría hasta septiembre de 1956, en que se procedió a la botadura del primero de ellos, nombrado *Oquendo*. Aun así, se aplicarían más cambios y sustituciones en el armamento<sup>72</sup> y como la industria nacional no estaba en condiciones de facilitarlos, la Armada acudió a la electrónica británica para su equipamiento con direcciones de tiro y radares de exploración y navegación.

Lo resume con precisión el investigador Juan Luis Coello Lillo, cuando afirma que “la historia de los *Oquendo* es una sucesión de problemas, carencias, dificultades, cambios y modificaciones que parecían no acabar nunca, y que terminaron sin dar resultado satisfactorio, a pesar de los tremendos esfuerzos y cuantiosos fondos invertidos en ellos. Desgraciadamente es también una historia de exceso de celo entre los diversos organismos técnicos, de la Armada y de la Bazán (...) lo que hizo de los *Oquendo* unos buques en los que resultaba difícil saber a cada momento cuál era el estado actual de su proyecto, con gran número de modificaciones y decisiones clave sobre diversos elementos que quedaban pendientes durante largos periodos de tiempo”.<sup>73</sup>

Resultado de los cambios introducidos fue que el desplazamiento estándar había subido a casi 2.600 toneladas y el máximo superaba las 3.000 toneladas. Dado el incremento del tonelaje y el calado, la velocidad prevista se redujo a 30 nudos en las pruebas de mar y cuando se ordenó virar, el buque se durmió. Debido a la falta de estabilidad, se decidió aligerarlo de los pesos altos y las obras se prolongaron hasta su entrega en diciembre de 1963. En la tabla 10.5 detallamos los principales hitos de los destructores de la clase *Oquendo*.

Tabla 10.5 Principales hitos de los destructores clase *Oquendo*

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
D-41	<i>Oquendo</i>	15.06.51	05.09.56	22.04.63
D-42	<i>Roger de Lauria</i>	04.09.51 07.08.64	12.11.58 29.08.67	30.05.69
D-43	<i>M. de la Ensenada</i>	04.09.51 07.08.64	15.07.59 02.03.68	10.09.70

Fuente: COELLO LILLO, Juan Luis (1996). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*

Considerando el mediocre resultado, la Armada consideró la posibilidad de desgazar los cascos de los buques *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*, que habían sido botados en noviembre de 1958 y julio de 1959, mientras que los seis restantes fueron cancelados en 1953. Lo único realmente aceptable del primero de la serie, que se quedó en único, fue su bonita estampa marinera, pues su integración

<sup>71</sup> Recibieron los nombres de *Oquendo*, *Roger de Lauria*, *Marqués de la Ensenada*, *Blas de Lezo*, *Gelmírez*, *Lángara*, *Bonifaz*, *Recalde* y *Blasco de Garay*.

<sup>72</sup> El armamento inicial estaba compuesto por seis cañones de 120 mm en montajes cerrados y con municionamiento exterior; dos montajes a popa y uno a proa; seis cañones antiaéreos de 40 mm Bofors; dos canastas lanzatorpedos antisubmarinos y dos erizos de 24 pivotes cada uno.

<sup>73</sup> COELLO LILLO, *ibídem*, p. 97.

resultó compleja de modo que fue apartado y dedicado a comisiones de servicio, viajes de representación y otras misiones, hasta su desguace en 1978.<sup>74</sup>

#### 10.4.3 DRAGAMINAS CLASE *BIDASOA*

En 1942 el Ministerio de Marina autorizó la contratación de siete buques dragaminas de la denominada clase *Bidasoa*<sup>75</sup>, de proyecto español aunque eran en la práctica una copia del modelo alemán M-40 (DG-41), de finales de la Primera Guerra Mundial. Cinco de ellos fueron adjudicados al astillero de Cartagena y los dos restantes al astillero de Ferrol. Los planos de estos buques fueron consecuencia de las gestiones de una comisión que viajó en junio de 1940 a Alemania y se trataba de los primeros buques de su clase con los que contaría la Armada española.

Aunque eran unos buques pequeños, de construcción sencilla y propulsión de máquinas de vapor a carbón, los trabajos en grada se alargaron en el tiempo, de modo que las botaduras comenzaron a partir de septiembre de 1943 y las entregas entre abril de 1946 y diciembre de 1949. Fruto de las circunstancias del momento, solo fueron equipados con paravanes para la eliminación de minas de orinque y carecían de rastas magnéticas y acústicas, siendo los propios buques, debido a su construcción en casco de acero, excelentes polos magnéticos. Nunca montaron sonar antiminas ni radar, por lo que ninguno de ellos fue modernizado.

#### 10.4.4 TORPEDEROS CLASE *AUDAZ*

En 1942 el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares firmó acuerdos con las sociedades francesas Rateau y Ateliers et Chantiers de Bretagne para la explotación de patentes y suministro de planos de maquinaria, con la finalidad de que la industria naval española pudiera fabricar bajo licencia las turbinas de aquella marca destinadas a la propulsión de las nuevas construcciones de la Armada española.

Como hemos visto, en el programa naval de 1941 se contemplaba la construcción de nueve buques torpederos de 1.100 toneladas, del modelo francés *Le Fier*<sup>76</sup>, que fueron adjudicados al astillero de Ferrol, pues la nueva grada de 260 m x 110 m permitía su construcción simultánea.

En octubre de 1943 se cursó la orden de ejecución de los cinco primeros, que recibieron los nombres de *Audaz*, *Osado*, *Atrevido* (luego renombrado *Meteoro*), *Rayo* y *Furor*. En enero de 1944 se firmó el contrato para los cuatro restantes, llamados *Ariete*, *Temerario*, *Intrépido* y *Relámpago*. La realidad es que las quillas de todos ellos se pusieron en grada en el verano de 1945 cuando la guerra en Europa había terminado. En la tabla 10.6 detallamos los principales hitos de los buques de la clase *Audaz*.

Como hemos indicado, la gran innovación del momento fueron las turbinas de vapor Rateau, destinadas a la propulsión de los torpederos de proyecto francés, según la denominación oficial de la época. Consistía en dos juegos de turbinas engranadas dispuestas en dos cámaras independientes y tres calderas alojadas en dos cámaras, separadas por el mamparo de la cámara de máquinas de proa, capaces de desarrollar una potencia máxima de 30.800 CV, que podía ser de 32.500 CV con sobrecarga. Hay que destacar que fueron los primeros buques de la Armada española que instalaron calderas de tiro forzado en vaso cerrado y calentadores de aire tipo La Seyne.

---

<sup>74</sup> El destructor *Oquendo* no tuvo encaje efectivo en la flota. Durante un tiempo formó parte de la 21ª Escuadrilla de Escoltas, junto a los “cinco latinos” de la clase *Fletcher*. Sucedió que armamento y electrónica eran distintos y también lo era su radio de evolución, lo que complicaba las maniobras del conjunto, por lo que quedó en solitario

<sup>75</sup> Por el orden citado, sobre planos recibieron los nombres de *Bidasoa*, *Nervión*, *Lérez*, *Segura* y *Ter*; y *Tambre* y *Guadalete*, respectivamente.

<sup>76</sup> Para más detalles, véase: COELLO LILLO, *ibidem*, p. 119.

Tabla 10.6 Relación de los buques de la serie Audaz

Numeral	Nombre	Alta	Modernización	Baja
D-31	<i>Audaz</i>	1953	1961	1974
D-32	<i>Osado</i>	1955	1961	1972
D-33	<i>Meteoro</i>	1955	1963	1974
D-34	<i>Furor</i>	1960	1960	1974
D-35	<i>Rayo</i>	1958	1963	1974
D-36	<i>Ariete</i>	1961	1961	1966
D-37	<i>Temerario</i>	1964	1964	1975
D-38	<i>Intrépido</i>	1965	1965	1982
D-39	<i>Relámpago</i>	1965	1965	1975

Fuente: COELLO LILLO, Juan Luis (1996). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*.

En la construcción de estos buques hubo otra novedad importante, pues fueron los primeros en los que se emplearía totalmente la soldadura en la construcción de los cascos y también se utilizarían aleaciones ligeras en mamparos y superestructuras. La pérdida del buque *Ariete*, en febrero de 1966 en accidente de mar, motivó la modificación de las admisiones de aire para los ventiladores de las calderas, protegiéndolas de la entrada de agua de mar, que fue lo que provocó su apagado durante el temporal que corría cuando trataba de remontar Finisterre.

El primero de la serie, llamado *Audaz*, fue botado el 24 de enero de 1951 y el 4 de septiembre siguiente lo serían otros tres llamados *Meteoro*<sup>77</sup>, *Osado* y *Rayo*, los cuales serían entregados entre 1954 y 1955, de acuerdo con el proyecto original. Los buques *Ariete* y *Furor* fueron botados el 24 de febrero de 1955; el buque *Temerario*, cinco años más tarde, el 29 de marzo de 1960; el buque *Intrépido*, el 15 de febrero de 1961 y el buque *Relámpago*, el 26 de septiembre del citado año. Estos cinco últimos formaron parte del plan de modernización de la flota y serían equipados con armas y electrónica procedente de la ayuda norteamericana, lo mismo que los tres del primer grupo.

#### 10.4.5 CAÑONEROS SERIE PIZARRO

En 1940 la Dirección de Construcciones Navales Militares esbozó un proyecto de buque cañonero cuyos planos definitivos fueron realizados por la oficina técnica del astillero de Ferrol. En septiembre de 1941 se dio la orden de ejecución de los cuatro primeros y en octubre de 1943 de los cuatro restantes. En aquel momento, como señala Ramírez Gabarrús, “tales buques eran lo máximo que se podía construir en España. Y realmente eran barcos interesantes y muy acordes con su tiempo”<sup>78</sup>, cuya imagen permanece en el recuerdo de buques de estampa marinera agraciada armados con cañones de gran ángulo de elevación para su actuación como antiaéreos.

El 3 de agosto de 1944 se procedió a la botadura de los cuatro primeros, que recibieron los nombres de *Pizarro*, *Hernán Cortés*, *Vasco Núñez de Balboa* y *Martín Alonso Pinzón*. Y el 8 de agosto de 1945 se realizó igual operación con los cuatro restantes, llamados *Magallanes*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Sarmiento de Gamboa* y *Legazpi*. Fueron unos buques estéticamente agraciados, con una potencia artillera apreciable, marineros y cubrieron una etapa difícil en las disponibilidades de buques de la Armada española. En la tabla 10.7 detallamos los principales hitos de su construcción.

<sup>77</sup> *Atrevido* sobre el proyecto, el cambio de nombre trataba de evitar confusión con la corbeta *Atrevida*, entonces en construcción en el astillero de Cartagena.

<sup>78</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*, p. 173, Empresa Nacional Bazán, Madrid.

Tabla 10.7 Hitos de la construcción de los cañoneros clase Pizarro

Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
<i>Pizarro</i>	15.06.43	03.08.44	09.08.46
<i>Hernán Cortés</i>	15.06.43	03.08.44	18.09.47
<i>Vasco Núñez de Balboa</i>	15.06.43	03.08.44	15.02.47
<i>Martín Alonso Pinzón</i>	15.06.43	03.08.44	18.03.48
<i>Magallanes</i>	03.,08.44	08.08.45	20.12.48
<i>Vicente Yáñez Pinzón</i>	03.08.44	08.08.45	05.08.49
<i>Sarmiento de Gamboa</i>	03.08.44	08.08.45	26.04.50
<i>Legazpi</i>	03.08.44	08.08.45	18.08.51

Fuente: COELLO LILLO, Juan Luis (1996). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*

Las entregas de los ocho buques se hicieron entre 1946 y 1951. En 1948 se instaló a bordo del buque *Pizarro* el primer radar Decca de navegación que tuvo un buque de la Armada española. Hasta 1955 su armamento no sería uniforme, formado por cañones en montajes dobles antiaéreos de 120 mm, proyectados y fabricados en la factoría de San Carlos, cuando todavía estaba en poder de la Sociedad Española de Construcción Naval. Solo dos de ellos serían modernizados –*Vicente Yáñez Pinzón* y *Legazpi*– en cuanto a artillería y electrónica a cargo de la ayuda americana. A partir de 1963 comenzó el desguace de los restantes, mientras que el buque *Legazpi* causó baja en 1978 y su gemelo *Vicente Yáñez Pinzón* en 1980.

#### 10.4.6 SUBMARINOS G Y DE BOLSILLO

En 1942 se refugió en Cartagena el submarino U-573, tipo VII-C recién construido, con averías tras un ataque de la aviación aliada. En 1943 fue comprado por la Armada española y quedó amarrado en la base naval, hasta que, tras el hundimiento del III Reich, llegaron a España un grupo de técnicos navales alemanes encabezados por el dr. Erich Vollbrecht, que encontraron trabajo en las oficinas técnicas de la Empresa Nacional Bazán en Madrid. Entre sus primeros encargos figura la reparación y alistamiento del citado submarino, que entró en servicio en noviembre de 1947 después de algo más de cuatro años de obras y el numeral G-7.

Antes de este hecho, la Armada decidió construir una serie de seis buques de este modelo, del que el citado hubiera sido el séptimo de la flotilla. Bajo la dirección del dr. Velbrecht se hizo acopio de planos y materiales y se llegaron a colocar las quillas de cuatro de ellos en el astillero de Cartagena. La orden de ejecución se había cursado en noviembre de 1941; sin embargo, los trabajos avanzaron con gran lentitud debido a las circunstancias del momento y el programa inicial se redujo a cuatro buques aunque los dos primeros fueron cancelados en marzo de 1948.<sup>79</sup>

En 1953, cuando empezó a llegar la ayuda americana, se estudió la posible terminación y modernización de los dos restantes, pero finalmente en octubre de 1961 se decidió el abandono del proyecto y el desguace de lo que hasta entonces se había construido. De modo que la serie G sólo tuvo un buque, el citado G-7, ex U-573, que sería designado S-01 hasta su desguace en 1971.

La estancia en el astillero de Cartagena del grupo de once técnicos alemanes dirigidos por el doctor Erich Vollbrecht hizo que la Empresa Nacional Bazán instalara una oficina técnica dedicada exclusivamente al área de submarinos, en la que se realizaron investigaciones sobre torpedos y los proyectos de los submarinos de asalto o enanos –llamados “submarinos de bolsillo” en la voz popular,

<sup>79</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1983). *El arma submarina española*, p. 246, Empresa Nacional Bazán, Madrid.



derivados del tipo *Seehund*— que se materializaron en los buques *Foca I* y *Foca II* y *Tiburón*, ejemplos de las denominadas serie 40 y serie 50.<sup>80</sup>

Del primero fueron construidas dos unidades denominadas SA-41 y SA-42, que fueron entregados en enero de 1963 y enero de 1964. Las baterías utilizadas tenían una vida muy limitada y resultaban peligrosas; la del segundo explotó cuando hacían pruebas sobre calzos y debido a lo delicado de su construcción y frecuentes averías, su rendimiento operativo fue muy bajo y además tenían un alto coste de mantenimiento, por lo que en 1969 se produjo su baja definitiva.

La pareja de la clase *Tiburón* corresponde a los submarinos SA-51 y SA-52, del que solo fue construido el primero, cuya construcción se inició en abril de 1957 y en noviembre de 1964 fue puesto a flote. Algo mayor respecto de sus predecesores, sobre el proyecto estaría armado con dos torpedos y tripulados por cinco hombres; la hélice del tipo Caplan giraba dentro de una turbina Kort, al igual que sus antecesores, lo que les proporcionaba buena maniobrabilidad. Tenía otras mejoras tanto en hidrodinámica como en equipamiento de sistemas: hidrófonos, un primitivo snorkel fijo en la vela que le permitía navegar semisumergido y un lastre sólido montado en la quilla, que podía ser liberado y le permitía salir a superficie incluso con los tanques de lastre inundados. Sin embargo, tuvo los mismos problemas de baterías, por lo que nunca llegó a causar alta definitiva y, al contrario, en marzo de 1979 se produjo su baja oficial.

#### 10.4.7 CORBETAS CLASE *DESCUBIERTA*

Otro proyecto de interés se refiere a las seis corbetas diseñadas por la Dirección de Construcciones Navales Militares. Ante la necesidad de disponer de este tipo de buques de escolta oceánica, demostrada su importancia después de la Segunda Guerra Mundial, la Armada española quiso disponer de este tipo de buques y su primera propuesta se remonta a junio de 1944.

Aprobado el proyecto en agosto de 1947, la Empresa Nacional Bazán recibió en 1949 la orden de ejecución de seis corbetas de propulsión diésel de un proyecto diseñado por la Dirección de Construcciones Navales Militares. La carga de trabajo se repartió entre los astilleros de Cartagena y San Fernando. En el primero se colocaron en 1950 las quillas de los dos primeros que recibieron los nombres de *Atrevida* y *Descubierta* y se pusieron a flote en 1952. En marzo de 1953 se colocaron las quillas de los buques *Princesa* y *Villa de Bilbao* en las factorías de Cartagena y San Fernando y en julio de ese mismo año se repitió la operación para los buques *Diana* y *Nautilus*.

Tabla 10.8 Hitos de la construcción de las corbetas clase *Descubierta*

Nombre	Quilla	Botadura	Entrega	Modernizado
<i>Descubierta</i>	26.06.50	09.06.52	19.08.54	
<i>Atrevida</i>	26.06.50	02.12.52	25.04.55	14.06.60
<i>Princesa</i>	18.03.53	31.03.55		02.10.59
<i>Diana</i>	18.03.53	29.04.55		13.05.60
<i>Nautilus</i>	28.07.53	23.08.56		10.12.59
<i>Villa de Bilbao</i>	28.07.53	19.02.58		02.09.60

Fuente: COELLO LILLO, Juan Luis (1996). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*

Los buques *Atrevida* y *Descubierta* fueron entregadas a la Armada en 1954 y 1955, es decir, cuatro y cinco años después de iniciada su construcción, pese a la sencillez de su diseño y el teórico bajo coste. Las botaduras de las cuatro restantes se produjo entre 1955 y 1958 y formaron parte del programa de

<sup>80</sup> *Ibidem*, pp. 254-257.

modernización de la ayuda norteamericana, lo que también se tradujo en cambios en su aspecto exterior, lo que sucedió también con el buque *Diana*, mientras que la *Descubierta* mantuvo su aspecto original.

Estos buques fueron un excelente banco de prueba para el uso del motor diésel en buques de tonelaje ligero en la Armada. Es de advertir que carecían de chimeneas y los escapes de los gases se hacían por las bandas laterales a la altura de la línea de flotación, en un intento de reducir las posibilidades de detección visual de los buques.<sup>81</sup> En la tabla 10.8 detallamos los principales hitos de su construcción.

#### 10.4.8 LANCHAS TORPEDERAS

En 1950 la Armada encargó a la Empresa Nacional Bazán la construcción de una serie de seis lanchas torpederas clase S-38, de casco de madera y aleaciones ligeras, que eran una repetición de las seis lanchas Lürssen adquiridas en julio y agosto de 1943 a Alemania, como parte del programa Bär (Oso)<sup>82</sup>, en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. La presencia de este tipo de buques de alta velocidad tiene su origen en la visita de una comisión especial española al astillero Lürssen, Vegesack, en junio de 1940, así como a la fábrica de motores Daimler-Benz, cuyo recelo en proporcionar propulsores a la industria naval española fue superada con la intervención del mando militar germano.<sup>83</sup>

Construidas en la factoría de San Fernando (Cádiz), las entregas se produjeron a partir del segundo semestre de 1953 denominadas LT y numeradas LT-27 a LT-32, cancelándose la construcción de las lanchas LT-33 y LT-34, cuando el papel de este tipo de embarcaciones había entrado en revisión en los planes de la Armada. Las tres primeras LT causaron baja en 1963 y las tres restantes sobrevivieron diez años más en su base de Tarifa.

#### 10.4.9 EL PETROLERO *TEIDE*

El proyecto número 72 de la DIC fue aprobado en febrero de 1952, aunque el retraso en la obtención de los créditos necesarios aplazó el inicio de los trabajos en grada hasta finales de 1954; circunstancia que fue aprovechada para introducirle modificaciones basadas en el proyecto tipo T del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano.

La construcción número 111 del astillero de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena se realizó con bastante rapidez. Puesto a flote el 13 de julio de 1955, realizó las pruebas de mar en septiembre de 1956 con resultados satisfactorios y causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada en noviembre del citado año.

Como bien señala Juan Luis Coello Lillo, tenía líneas claramente mercantes y una capacidad de carga de 5.300 m<sup>3</sup> y obedecía al diseño de la construcción naval de la época, con puente al centro y máquina a popa.<sup>84</sup> La planta propulsora solo le permitía alcanzar una velocidad de 12 nudos y en sus primeros años fue una fuente de problemas frecuentes.

El equipo de suministro de combustible, elemento clave de su existencia, sufrió retrasos en su concepción e instalación y se aplazó hasta 1963. El equipo original, propuesto por Bazán en 1955, fue rechazado por la Armada ante la posibilidad de obtenerlo a través de los acuerdos con EE.UU. y aunque estos llegaron en 1956, fueron utilizados en la mejora del petrolero *Plutón*.

---

<sup>81</sup> COELLO LILLO, *ibidem*, p. 195.

<sup>82</sup> Numeradas LT-21 a LT-26, tenían muy poco uso en el momento de su entrega, pues habían sido entregadas a la Kriegsmarine entre febrero de 1942 y junio de 1943.

<sup>83</sup> COELLO LILLO, *ibidem*, p. 221

<sup>84</sup> COELLO LILLO, Juan Luis (1991). *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización*, p. 142, Albada Ediciones, Madrid.

Según el referido autor, Bazán y la DIC habían emprendido una completa remodelación de la instalación destinada al petrolero *Teide*, que se concretó en dos estaciones de suministro por mangueras, una por cada banda, con sus correspondientes equipos de bombeo y un caudal de 300 toneladas/hora, situadas a media eslora, lo que permitía el abastecimiento simultáneo a dos buques.

Hasta entonces el petrolero *Teide* estuvo fletado a CEPSA y CAMPSA en viajes comerciales y a partir de su plena operatividad participó en numerosas maniobras y ejercicios con las marcas de costado BP-11, AP-11, a partir de septiembre de 1980 y A-11, desde julio de 1986 hasta su baja definitiva en junio de 1988.

#### 10.4.10 OTROS BUQUES AUXILIARES

En 1950 comenzó la construcción de una segunda serie de siete buques dragaminas de la clase *Guadiaro*, autorizados en enero de 1947. La carga de trabajo se repartió entre los astilleros de la Empresa Nacional Bazán en San Fernando (Cádiz), donde tomaron forma los buques *Eume*, *Almanzora*, *Navia*, *Eo* y *Guadalhorce* y la factoría de Cartagena, en la que fueron construidos los dos primeros de la serie nombrados *Guadiaro* y *Tinto*.

La decisión de construir el grueso de ellos en el astillero de La Carraca se debía al interés de afianzarlo en la construcción naval, evitando así la imagen que entonces tenía de factoría de reparaciones y mantenimiento y “pese a que esta decisión suponía aceptar retrasos en la entrega de los dragaminas, sirvió eficazmente para el objetivo propuesto, al actuar como palanca para el renacimiento de la factoría gaditana”.<sup>85</sup>

Entre 1953 y 1956 causaron alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada después de un largo periodo de alistamiento, pues los dos primeros habían sido botados en junio de 1950 y los gaditanos en el segundo semestre de 1953. A diferencia de los dragaminas de la clase *Bidasoa*, los buques de la clase *Tinto* consumían combustible líquido y fueron incluidos en el programa de modernización de la ayuda americana.

En los astilleros de Ferrol y Cartagena tomaron forma una serie de remolcadores-patrulleros, caso de los cuatro buques de la serie *RR-10*, los guardacostas *Pegaso* y *Procyon*, propulsados por las máquinas de vapor que había tenido el buque *Kanguro*, por lo que uno tenía la hélice dextrógira y el otro levógira; lanchas de vigilancia, remolcadores de rada, barcas de desembarco, gánguiles, aljibes, etc.

ASTANO realizó la transformación de los buques pesqueros *Parrote* y *Palloza*, cuando aún se encontraban en construcción, en los guardacostas *Centinela* (W-33) y *Serviola* (W-34). Entregados oficialmente en abril de 1954, a ellos se sumaron los buques *Sálvora* y *Cíes*, de similar procedencia.

#### 10.4.11 MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA. LA AYUDA AMERICANA

En septiembre de 1953 se firmaron los Tratados de Cooperación y Ayuda Mutua entre España y EE.UU., comenzando entonces una nueva etapa en la historia contemporánea de nuestro país en la que progresivamente se fueron restableciendo las relaciones políticas, diplomáticas y comerciales con todos aquellos países con los que habían retirado sus embajadas a partir de 1946, en el tiempo en que consideraban, entre otros aspectos, que España era una amenaza para la paz mundial. La ayuda que España recibió de EE.UU. pudo ser mucho más generosa teniendo en cuenta las generosas contrapartidas con el establecimiento de bases militares en suelo nacional.

---

<sup>85</sup> COELLO LILLO (1996), *ibídem*, p. 210.

De las negociaciones entre la Armada española y la U.S. Navy surgió un plan de modernización de la flota entonces existente que, siguiendo la doctrina americana del momento, pretendía actualizar la fuerza naval disponible hacia una homogeneidad antisubmarina. En 1956 se estableció el programa conjunto, que tuvo su reflejo en la elección de los buques que se relacionan en la tabla 10.9.

La Empresa Nacional Bazán comenzó a recibir material de procedencia norteamericana y en 1963 el programa de modernización estaba prácticamente concluido. Durante los años de trabajo, los ingenieros y la maestranza de Bazán adquirieron una gran experiencia, en la que los buques asignados habían sido casi desmantelados por completo, rediseñada su distribución interior y las superestructuras, suprimido el antiguo armamento y sustituido por otro más moderno y adaptados a los entonces complejos equipos electrónicos, comunicaciones, centro de información y combate (CIC) y seguridad interior de que hasta entonces habían carecido.

La modernización afectó a las series completas de los buques tipo *Audaz* y *Tinto* y en los demás se eligieron por parejas dentro de sus respectivos grupos. Los primeros fueron modernizados en el astillero de Ferrol y los segundos en la factoría de Cartagena, lo mismo que la pareja de destructores *Álava* y *Liniers*, los minadores *Júpiter* y *Vulcano* y los submarinos D-2 y D-3. La pareja de fragatas antisubmarinas en que fueron reconvertidos los antiguos cañoneros *Vicente Yáñez Pinzón* y *Legazpi* tomaron nueva vida en el astillero ferrolano, mientras que las cinco corbetas y los dragaminas se trataron en la factoría de San Fernando. Como puede apreciarse en el listado, el histórico crucero *Canarias*<sup>86</sup> no fue incluido.

Tabla 10.9 Tipología de buques adscritos al programa de modernización

Tipología	Buques
Dos destructores tipo <i>Álava</i>	<i>Álava</i> y <i>Liniers</i>
Dos destructores tipo <i>Oquendo</i>	<i>Roger de Lauria</i> y <i>Marqués de la Ensenada</i>
Nueve destructores tipo <i>Audaz</i>	
Dos minadores tipo <i>Júpiter</i>	<i>Júpiter</i> y <i>Vulcano</i>
Dos cañoneros tipo <i>Pizarro</i>	<i>Vicente Yáñez Pinzón</i> y <i>Legazpi</i>
Cinco corbetas tipo <i>Atrevida</i>	
Dos submarinos tipo D	D-2 y D-3
Siete dragaminas tipo <i>Tinto</i>	
Un petrolero de flota	<i>Teide</i>

Fuente: RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Empresa Nacional Bazán. Madrid.

El casco de los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada* merece un tratamiento más amplio. A flote desde 1958 y 1959, respectivamente, en el astillero de Ferrol, antes de decidirse su terminación se optó por esperar a conocer el resultado del destructor *Oquendo*. El Estado Mayor de la

<sup>86</sup> En la varada de 1953 la chimenea truncada sería desdoblada en dos independientes, como figuraba en el proyecto original, en candela, ligeramente más alta la proel y dotada de una visera guía-humos. En 1960 recibió un radar de exploración aérea y se realizó una reforma del puente, instalándole nuevos equipos de comunicaciones y CIC. En 1963 se proyectó sustituir los ocho cañones Vickers de 120 mm por torretas dobles de 127 mm y finalmente acabaron siendo instalados en los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*. Otros proyectos posteriores de sustitución de armamento tampoco se realizarían, caso de la intención, en 1964, para dotarle con un lanzador doble de misiles Terrier en sustitución de las dos torres dobles de popa con su instalación electrónica correspondiente. En aquella época, Bazán no estaba en condiciones de realizar una operación de este calibre, por lo que solicitó presupuesto a la industria italiana que acababa de convertir en lanzamisiles el crucero *Giuseppe Garibaldi*, después de una modernización de cinco años en el astillero de La Spezia. El presupuesto superaba los mil millones de pesetas, mucho dinero para la época. A finales de 1975 causó baja en la Lista Oficial de la Armada; adjudicado en poco más de 62 millones de pesetas para chatarra, sería desguazado en Ferrol.

Armada dudó sobre el futuro de estos buques, llegando incluso a plantearse su desguace y, sin embargo, en un momento dado optó por incluirlos en el paquete de la modernización, pese a la opinión contraria de los técnicos americanos.

La tercera vía llegó de la mano del ingeniero naval Gabriel Martorell González, que propuso su total reconstrucción seccionándolos para aumentar la eslora y la manga y dotarlos de armas y equipos procedentes de la ayuda norteamericana. La operación, además de costosa, era muy arriesgada y contó con el beneplácito del ministro de Marina, almirante Pedro Nieto Antúnez.

Los cascos de los buques *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada* fueron remolcados al astillero de Cartagena, a donde llegaron en el verano de 1964. A través del dique flotante *Virgen del Pilar* fueron subidos a las gradas horizontales del antiguo varadero de *Santa Rosalía* y asentados en sus cunas comenzaron los trabajos consistentes en cortar los cascos en las líneas longitudinales para luego añadirles dos nuevas secciones también longitudinales de un metro cada una, con lo que la manga inicial de 11 m pasó a 13 m y la sección de popa también fue alargada más de dos metros.

La operación tenía sus riesgos y como se puede comprender, la reforma de estos buques nada tenía que ver con el programa de modernización y ayuda de EE.UU., que entonces ya había concluido. Después de tres años de trabajos, el 22 de agosto de 1967 se procedió a la puesta a flote del buque *Roger de Lauria* y el 22 de febrero de 1968 le correspondió al buque *Marqués de la Ensenada*, por lo que ambos tuvieron la curiosa particularidad de haber sido botados dos veces. El primero fue entregado el 1 de mayo de 1969 y el segundo en agosto de 1970. En la modernización de ambos buques se reservaría un porcentaje de potencia eléctrica para su posible reconversión en buques lanzamisiles, con la instalación de un lanzador a popa, lo que nunca se llegó a realizar.

#### 10.4.12 PLAN CARRERO (1964)

En 1957, el ministro de Marina, almirante Felipe Abárzuza y Oliva, sentó las bases para el estudio de un nuevo programa naval, que permitieran a España la posesión de una Marina moderna y eficiente. La Escuela de Guerra Naval comenzó a trabajar en su desarrollo y tras su cese el 10 de julio de 1962 al frente del Ministerio de Marina, le relevaría el almirante Nieto Antúnez, quien, con algunas variantes sobre la propuesta de su predecesor, sería el encargado de materializar el proyecto en curso.

En 1964, el almirante Luis Carrero Blanco publicó las bases del programa naval que España necesitaba y que cifraba en unos 70.000 millones de pesetas. Como apunta Ramírez Gabarrús,<sup>87</sup> volvía a repetirse la utopía de 1939, pues comprendía, en líneas generales, los siguientes buques:

- dos portaaviones del tipo francés *Clemenceau*, de 32.000 toneladas.
- dos cruceros ligeros portamisiles.
- ocho destructores lanzamisiles del tipo americano *Charles F. Adams*.
- doce fragatas pesadas.
- 28 fragatas ligeras.
- ocho submarinos.
- 60 dragaminas.
- Buques de transporte y anfibios.
- 32 cazabombarderos supersónicos.

---

<sup>87</sup> Es posible, apunta Ramírez Gabarrús, que el almirante Carrero Blanco quisiera hacer propaganda con la divulgación del citado plan, a sabiendas de que era inalcanzable, así como despertar en las altas esferas del Gobierno la conciencia e inquietud de que España debía hacer algo en el concierto de la defensa nacional, con una flota compuesta de unidades modernas, que no modernizadas, como había sido habitual durante la última década.

- 20 aviones antisubmarinos.
- 26 helicópteros de tipo medio a embarcar en los portaaviones.
- 27 aviones antisubmarinos.
- 48 helicópteros pesados antisubmarinos basados en tierra.
- Un escuadrón formado por 20 helicópteros dragaminas.

En 1964 se decidió acometer un plan mucho más modesto y realista, consistente en un crucero ligero y cinco fragatas de la clase británica *Leander*. Cuando se establecieron negociaciones con el Gobierno británico para la adquisición de las patentes, la oposición laborista encabezada por Harold Wilson protestó contra el pretendido proyecto de la Armada española, dada la naturaleza del régimen político.

Ante aquella actitud el gobierno de Franco rompió las negociaciones y con ello se privó a la industria naval británica de un contrato importante. El almirante Nieto Antúnez delegó en el vicealmirante Álvaro Guitián Vieto las negociaciones mantenidas en Washington con la U.S. Navy para la adquisición de los planos, equipos y la asistencia técnica de las futuras fragatas DEG.

El 17 de noviembre de 1964, la Junta de Defensa Nacional aprobó un presupuesto de diez mil millones de pesetas para la primera fase de un amplio programa naval, que comprendía la modernización de los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*, a los que ya nos hemos referido; cinco fragatas lanzamisiles derivadas del tipo *Knox* de la U.S. Navy; dos submarinos tipo *Daphné*, de proyecto francés; y la habilitación de un buque portahelicópteros cedido por la U.S. Navy, que sería el segundo *Dédalo*.

Para la segunda fase se habían previsto otras tres fragatas del tipo DEG e igual número de submarinos del mismo modelo, cuyas construcciones entrarían en vigor de modo que mantuvieran el ritmo de trabajo de los astilleros de Ferrol y Cartagena y su orden de ejecución a Bazán se firmó el 30 de junio de 1972.

#### 10.4.13 NUEVO CICLO EN BAZÁN

Superado el escepticismo inicial, la Empresa Nacional Bazán se encontró frente a un desafío que requirió de un extraordinario esfuerzo en formación técnica y, al mismo tiempo, cumplir con el criterio de lograr el máximo grado de nacionalización posible en un programa de nuevas construcciones moderno. De ahí que tanto la propia Bazán en sus tres factorías, como todas las industrias auxiliares y colaboradoras y los arsenales de la Armada dedicaron inversiones considerables a la modernización y ampliaciones de sus instalaciones antes de poner la quilla del primero de los nuevos buques.

Bazán invirtió más de 500 millones de pesetas en la modernización del astillero de Ferrol, para la ampliación de los talleres, prefabricación de bloques de aluminio, una central de pruebas para componentes de las plantas de propulsión, instalación de una red eléctrica y ampliación de la red de aire comprimido, adaptación de la solera del dique seco número 2 para el carenado de las fragatas y construcción de fosos en el mismo para alojar el domo del sonar, hélices, timón y estabilizadores de aletas. Fue preciso, asimismo, la adquisición de máquinas-herramienta de diverso género para trabajar en el desarrollo de los nuevos buques.

Los arsenales de la Armada también tuvieron que modernizarse con la instalación de nuevos talleres para misiles Standard y Asroc, talleres de torpedos, túneles de almacenamiento, plantas de alimentación de energía eléctrica y vapor, una planta de carga de baterías para submarinos en Cartagena y laboratorios de metrología y calibración en Madrid.

El desafío mayor, sin embargo, estaba en disponer del personal adecuado en número y preparación, tanto en las factorías durante la fase de construcción de los buques como en los periodos de mantenimiento, así como la formación de las dotaciones, tanto oficiales, como suboficiales, cabos y marinería

especializada. Una parte importante del personal de Bazán, así como de oficiales y suboficiales de la Armada, realizaron cursos de especialización en EE.UU. y en Francia en cuatro niveles, algunos con una duración de más de un año. Estos cursos se realizaron entre 1968 y 1970 e involucraron a un número importante de personas, tanto militares como civiles.

Para la construcción de los buques incluidos en la primera fase del Programa Naval aprobados el 17 de noviembre de 1964 por la Junta de Defensa Nacional, el Ministerio de Marina promulgó la ley 85/65, que destinaba 20.860 millones de pesetas al primer programa de equipos y material de las Fuerzas Armadas, que incluía a los tres ejércitos; cifra de la cual la Armada absorbió casi la mitad, diez mil millones de pesetas, en el periodo de tiempo comprendido entre 1965 y 1972.<sup>88</sup>

En 1966 el Consejo de Ministros aprobó la extrapolación de disponibilidades, aplicando los incrementos anuales previstos en la ley 85/65 para el capítulo de inversiones, hasta 1974, lo que produjo un incremento de disponibilidades globales que ascendió a 17.000 millones de pesetas. La nueva ley 32/71 de Dotación de Armamento y Material de las Fuerzas Armadas permitió, en lo que respecta a la Marina, sufragar las obligaciones pendientes de la ley anterior e iniciar la segunda fase del Programa Naval, para lo cual quedaba un remanente para nuevas construcciones de 54.000 millones de pesetas a repartir en ocho anualidades.<sup>89</sup>

Las construcciones a las que entonces se dio la orden de ejecución fueron las siguientes: dos buques hidrográficos-oceanográficos de mil toneladas cada uno, dos buques de la misma condición de 350 toneladas, seis patrulleros pesados de 398 toneladas, seis patrulleros ligeros de 140 toneladas, cuatro corbetas de 1.300 toneladas y dos submarinos de 1.450 toneladas. También serían habilitadas partidas para la adquisición de nuevos helicópteros para el Arma Aérea de la Armada y material para Infantería de Marina. En el verano de 1972 se cursaron las órdenes de ejecución de las primeras unidades, consistentes en los buques oceanográficos y los patrulleros, que fueron asignados al astillero de San Fernando (Cádiz).

#### 10.4.14 FRAGATAS CLASE *BALEARES*

Las fragatas de la clase *Baleares* fueron un tipo derivado del modelo *Knox* de la U.S. Navy, del que adoptaron el casco y la planta propulsora, así como buena parte de la superestructura y armamento. Las fragatas de la clase *Knox* tienen hangar y plataforma de vuelo a popa para un helicóptero SH-2D y en la clase *Baleares* se instaló un lanzador single para misiles Standard. Ello obligó a una reformulación del proyecto, que contó con la colaboración de la U.S. Navy y la firma de ingeniería naval Gibb & Cox, antes de que se decidiera la construcción definitiva. El 31 de mayo de 1966 se firmaron los acuerdos de asistencia técnica y el 2 de enero de 1967 se dio la orden de ejecución a la factoría de Ferrol.<sup>90</sup>

La tecnología de estos buques tenía un alto nivel de sofisticación y las especificaciones americanas muy exigentes, por lo que los técnicos de Bazán tuvieron que enfrentarse a muchos problemas técnicos antes de comenzar la construcción de los buques. El nivel de exigencia fue superado con creces, haciendo de filtro ante las subcontratas, a las que fueron rechazadas numerosas piezas ante la exigencia de calidades superiores.

Los nombres asignados a los buques fueron de regiones españolas, como se detalla en la tabla 10.10, así como los principales hitos de sus respectivas construcciones. En él se aprecia las demoras sufridas en el

<sup>88</sup> RAMÍREZ GABARRÚS (1980), *ibídem*, p. 193.

<sup>89</sup> Considerando las limitaciones de esta cantidad, en diciembre de 1971 se preparó el denominado Plan de Obtención de Objetivos de la Fuerza (que era la denominación oficial de la segunda fase del Programa Naval), en el que sólo se incluiría una parte de las necesidades incluidas en el Plan General de la Armada (PLANGENAR).

<sup>90</sup> RAMÍREZ GABARRÚS (1980), p. 195.

alistamiento de los buques, atribuidas a las necesidades de formación de la Armada, pues Bazán estaba en condiciones técnicas de acortar los periodos entre botadura y entrega.

Tabla 10.10 Principales hitos de las fragatas de la clase Baleares

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
F-71	<i>Baleares</i>	31.10.68	20.08.70	24.09.73
F-72	<i>Andalucía</i>	02.07.69	30.03.71	23.05.74
F-73	<i>Cataluña</i>	20.08.70	03.11.71	16.01.75
F-74	<i>Asturias</i>	30.03.71	13.05.72	02.12.75
F-75	<i>Extremadura</i>	03.11.71	21.11.72	10.11.76

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fightings Ships* (1977)

#### 10.4.15 SUBMARINOS CLASE DAPHNÉ

El 16 de julio de 1966 se firmaron los contratos de cooperación y asistencia técnica con la Marine Nationale francesa para afrontar la construcción en el astillero de Cartagena de los submarinos del tipo *Daphné*. Este tipo de buque, por su tamaño, armamento, autonomía y velocidad, era el que entonces mejor se adaptaba a las necesidades de la Armada española, que estaba en un estado muy precario en cuestión de arma submarina. Se trataba, además, de un modelo de propulsión convencional, en construcción para la Marine Nationale francesa, del que llegó a tener once unidades.

El 2 de enero de 1967 se dio la orden de ejecución de los dos primeros al astillero de Cartagena, que sobre el proyecto recibieron los numerales S-11 y S-12. En junio de 1970 se cursó la orden de ejecución de los dos siguientes. Para acometer este nuevo desafío, y al igual que había sucedido con el programa de las fragatas en la factoría de Ferrol, la factoría de Cartagena fue modernizada con instalaciones, equipos y utillaje y la formación técnica del personal, que fue adiestrado mediante cursos avanzados en Francia y España.

En agosto de 1968 comenzó el montaje sobre grada de los primeros anillos del buque S-61, después de que la Armada los hubiera catalogado con estos numerales, mientras que los nombres asignados vendrían más tarde. Bazán cumplió con rigurosidad las especificaciones de la Direction Technique des Constructions Navales, que eran muy severas.<sup>91</sup> El presupuesto inicial, de 700 millones de pesetas por unidad, había subido a 1.040 millones en el tercero.<sup>92</sup> Los nombres asignados a los buques fueron de cetáceos, como se detalla en la tabla 10.11, así como los principales hitos de sus respectivas construcciones.

Tabla 10.11 Principales hitos de los submarinos de la clase Delfín

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
S-61	<i>Delfín</i>	1968	25.03.72	01.05.73
S-62	<i>Tonina</i>	1969	03.10.72	10.07.73
S-63	<i>Marsopa</i>	1971	15.03.74	10.03.75
S-64	<i>Narval</i>	1972	14.12.74	22.11.75

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fightings Ships* (1977)

<sup>91</sup> Cada pulgada cuadrada de casco resistente y exterior, así como cada centímetro de soldadura se examinaron con rayos X. Diverso material de subcontratas y de la propia factoría fue rechazado por no ajustarse a las características señaladas, aunque tales deficiencias fueron superadas de modo que las empresas españolas que participaron acabaron siendo felicitadas por los ingenieros navales franceses.

<sup>92</sup> RAMÍREZ GABARRÚS (1983), p. 259.



En su clase fueron buques sofisticados y de gran valor operativo. En su condición de submarino clásico, tenía acentuadas las características de “submarino antisubmarino”, con una elevada cota de inmersión de 300 m; muy silenciosos con un nivel de indiscreción mínimo, pantalla reducida, extraordinaria maniobrabilidad en inmersión, posibilidad de permanecer en cotas profundas hasta 70 horas; velocidad de 16,5 nudos durante seis minutos y 13,6 nudos durante 1,20 horas.

#### 10.4.16 BUQUES HIDROGRÁFICOS

Para el proyecto de los nuevos buques hidrográficos, asimismo dotados con capacidad oceanográfica, la Armada eligió el tipo *Bulldog*, de la Royal Navy, cuyo modelo fue probado con éxito en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo. Al finalizar 1972 comenzó su construcción en el astillero de San Fernando, donde fueron botados en agosto y diciembre de 1973 bautizados con los nombres de *Malaspina* (A-31) y *Tofiño* (A-32).

Asimismo, en el citado astillero gaditano tomaron forma los buques hidrográficos auxiliares *Antares* y *Rigel*, botados en 1973 y terminados en 1974. Se trataba, en realidad, de una repetición del proyecto de los buques *Cástor* y *Pólux*, que habían sido construidos en el astillero de San Fernando y puestos en servicio en 1966. En la tabla 10.12 detallamos los principales hitos de la construcción de los seis buques citados.

Tabla 10.12 Principales hitos de los buques hidrográficos

Numeral	Nombre	Botadura	Entrega
A-21	<i>Cástor</i>	05.11.64	01.12.66
A-22	<i>Pólux</i>	05.11.64	15.12.66
A-23	<i>Antares</i>	05.03.73	21.11.74
A-24	<i>Rigel</i>	05.03.73	21.11.74
A-31	<i>Malaspina</i>	14.08.73	21.02.75
A-32	<i>Tofiño</i>	22.12.73	23.04.75

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fighting Ships* (1977)

#### 10.4.17 NUEVA GENERACIÓN DE PATRULLEROS

La idea de dotar a la Armada española de buques patrulleros rápidos, pesados y ligeros, surgió del Ministerio de Comercio cuando promovió la creación de las Fuerzas de Vigilancia Marítima (FUVIMAR) para la protección y vigilancia pesquera, control de caladeros, salvamento y auxilio en la mar. Con estas consideraciones, el citado Ministerio y con aportaciones procedentes del III Plan de Desarrollo, decidió financiar la construcción de dos series de patrulleros modernos con la condición de que fueran equipados y tripulados por la Armada, que asumiría su mantenimiento.

El Ministerio de Comercio destinó dos mil millones de pesetas al programa y en julio de 1972 se decidió la construcción de tres patrulleros pesados y seis ligeros. La Armada contrató otros tres pesados y asumió la misión encomendada para los nueve buques. El programa inicial constaba de 13 patrulleros pesados, 10 patrulleros ligeros, doce helicópteros de patrulla marítima y la reconversión de un buque mercante en hospital para apoyo a la flota pesquera que faenaba en el banco canario-sahariano.

El programa de construcción de los nuevos buques se asignó al astillero de San Fernando, dada su experiencia en este tipo de unidades desde finales de la década de los años cincuenta.<sup>93</sup> Pese a ello, Bazán acudió al astillero alemán Lürssen, Vegesack (Alemania Federal), para que construyera los

<sup>93</sup> Entre 1964 y 1966 había construido cuatro patrulleros para la Armada de la República de Chile, nombrados *Guacolda* (81), *Fresia* (82), *Quidora* (83) y *Tehualda* (84).

cascos, propulsión y gobierno de los dos prototipos, mientras que el armamento y el acabado final fue acometido en España.

En el astillero de San Fernando se edificó un edificio denominado Taller de Lanchas Rápidas, que fue inaugurado en 1974 por el ministro de Marina almirante Pita da Veiga. Este taller sólo tiene capacidad para buques de 250 toneladas, razón por la cual en la grada número 3 fueron construidos unos cobertizos telescópicos móviles, con la finalidad de realizar bajo los mismos el montaje de los cascos de las unidades mayores.

Para la construcción de estos buques, Bazán se propuso alcanzar el máximo grado de nacionalización posible. La Fábrica de Artillería de San Fernando, que ya tenía experiencia en la fabricación de cañones Bofors-Breda de 40/70 mm, tubos lanzatorpedos y otro armamento y munición, adquirió la patente del moderno cañón polivalente Oto-Melara 76/62 mm compacto, modelo que estaría destinado a los patrulleros pesados, corbetas tipo *Descubierta* y fragatas FFG, entre otros.<sup>94</sup>

El 30 de septiembre de 1973 se procedió a la botadura en el astillero Lürssen del casco del primer patrullero pesado, que llegó a Cádiz a finales de año. El 10 de octubre de 1975 se realizó la misma operación con el primero de los patrulleros ligeros, que también fue trasladado semanas después de la factoría de San Fernando, cuyos motores propulsores podían ser fabricados en Cartagena.<sup>95</sup>

Cuando Bazán estuvo en posesión de los prototipos y su correspondiente información técnica, comenzó la actividad en el Taller de Lanchas Rápidas, dotado de los medios necesarios para la construcción de los cascos de acero mediante el sistema de prefabricación soldada y del que podían salir acabadas las unidades con un desplazamiento inferior a 250 toneladas.<sup>96</sup> Para buques de desplazamiento superior, los bloques serían trasladados a la grada número 3, donde serían ensamblados bajo cobertizos telescópicos desplazables.<sup>97</sup>

#### 10.4.18 CORBETAS PARA PORTUGAL

En 1964 la Marina de la República de Portugal desarrolló un programa naval en el que figuraban cuatro fragatas de la clase *Commandant Rivière* y cuatro submarinos de la clase *Daphné*, de proyecto francés. Los buques citados estaban en construcción cuando el Gobierno luso decidió la ampliación del programa con la construcción de seis corbetas de un proyecto desarrollado por el astillero alemán Blohm & Voss, de Hamburgo, que instalarían armamento y electrónica de procedencia norteamericana y motores SEMT-Pielstick de fabricación francesa.

Tres corbetas fueron contratadas en el citado astillero alemán –*Joao Coutinho*, *Jacinto Cândido* y *General Pereira d’Eca*– y las tres restantes fueron adjudicadas al astillero de Cartagena, donde tomaron forma entre 1968 y 1971<sup>98</sup> y recibieron los nombres de *Augusto Castilho*, *Honorio Barreto* y *Antonio Enes*. En la tabla 10.13 se relacionan los principales hitos de su construcción.

En aquellos años, Portugal estaba en plena guerra contra las insurrecciones de Angola y Mozambique, por lo que precisaba de más buques de este tipo y negoció con la Empresa Nacional Bazán una

---

<sup>94</sup> VILLANUEVA NÚÑEZ, Antonio (1985). *Unidades navales ligeras de combate*, p. 255, Empresa Nacional Bazán, Madrid.

<sup>95</sup> La Fábrica de Motores de Cartagena inició la fabricación de motores MTU 16V956 de 4.000 caballos y 1.500 rpm.

<sup>96</sup> En esta instalación se procedió al montaje de los buques de 134 toneladas llamados *Barceló*, *Laya*, *Javier Quiroga*, *Ordóñez*, *Acevedo* y *Cándido Pérez*, entregados en 1977. Dos años después fueron construidos otros tres para Mauritania e igual número para Congo en 1983. Entre 1980 y 192 tomaron forma los diez patrulleros de la clase *Anaga*.

<sup>97</sup> Este fue el procedimiento seguido para la construcción de los buques de 400 toneladas, conocidos como “patrulleros de bola” y nombrados *Lazaga*, *Alsedo*, *Cadarso*, *Bonifaz*, *Villaamil* y *Recalde*, construidos entre 1975 y 1976. En 1981 se repitió el proyecto en otros cuatro buques para la Real Marina de Marruecos.

<sup>98</sup> RAMÍREZ GABARRÚS (1980), *ibidem*, p. 205.

reformulación de las unidades existentes para adaptarle artillería francesa Creusot-Loira de 100 mm, una electrónica más compleja y otros detalles. El resultado fue el proyecto de cuatro corbetas de la clase *Baptista de Andrade*, construidas entre 1972 y 1975. En la tabla 10.14 se relacionan los principales hitos de su construcción.

Tabla 10.13 Principales hitos de las corbetas de la clase *Augusto Castilho*

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
F-471	<i>Antonio Enes</i>	10.04.68	16.08.69	18.06.71
F-484	<i>Augusto de Castilho</i>	15.10.68	04.07.69	14.11.70
F-485	<i>Honorio Barreto</i>	20.02.68	11.04.70	15.04.71

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fightings Ships* (1977)

Tabla 10.14 Principales hitos de las corbetas de la clase *Baptista de Andrade*

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
F-486	<i>Baptista de Andrade</i>	01.09.72	13.03.73	19.11.74
F-487	<i>Joao Roby</i>	01.12.72	03.06.73	18.03.75
F-488	<i>Alfonso Cerqueira</i>		10.06.73	28.06.75
F-489	<i>Olivera e Carmo</i>	01.06.73	22.02.74	28.10.75

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fightings Ships* (1977)

#### 10.4.19 CORBETAS CLASE *DESCUBIERTA*

A las cuatro corbetas previstas en el Plan de 1971 se dio la orden de ejecución en el astillero de Cartagena el 7 de diciembre de 1973. Aunque el proyecto estaba pendiente de perfilar algunos detalles, las líneas generales ya estaban ultimadas entonces. La Armada asignó los nombres y numerales de los cuatro buques: *Descubierta* (F-31), *Diana* (F-32), *Infanta Elena* (F-33) e *Infanta Cristina* (F-34). A principios de 1975 se puso en grada el primer bloque de la quilla del primero de los buques citados, que fue puesto a flote el 8 de julio siguiente.

El 23 de mayo de 1976, y debido a una revisión de precios introducida en la ley 32/71, se ordenó a la Empresa Nacional Bazán la construcción en el astillero de Ferrol de una segunda serie de cuatro buques del mismo proyecto que estaba en construcción en el astillero de Cartagena. La Armada asignó los nombres y numerales de los cuatro buques: *Cazadora* (F-35), *Vencedora* (F-36), *Centinel* (F.37) y *Serviola* (F-38). En la tabla 10.15 se relacionan los principales hitos de su construcción.

Tabla 10.15 Principales hitos de las corbetas de la clase *Descubierta*

Numeral	Nombre	Quilla	Botadura	Entrega
F-31	<i>Descubierta</i>	16.11.74	08.07.75	18.11.78
F-32	<i>Diana</i>	18.07.75	26.01.76	30.06.79
F-33	<i>Infanta Elena</i>	26.01.76	14.09.76	12.04.80
F-34	<i>Infanta Cristina</i>	14.09.76	19.04.77	24.11.80
F-35	<i>Cazadora</i>	14.12.77	17.10.78	20.07.81
F-36	<i>Vencedora</i>	01.05.78	27.04.79	27.03.82
F-941	<i>El Abuqir</i>	31.10.78	06.10.79	21.95.84
F-946	<i>El Suez</i>	28.02.79	20.12.79	27.10.84
501	<i>Lt. C. Errhamani</i>	20.03.79	26.02.82	28.03.83

Fuente: Elaboración propia a partir de *Jane's Fightings Ships* (1985)

## 10.4.20 BAZÁN Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MERCANTE

### 10.4.20.1 Bazán Ferrol

Después de la constitución de la Empresa Nacional Bazán, el astillero de Ferrol inició la construcción de buques mercantes a partir de 1951, cuando la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante le adjudicó dos petroleros del tipo G del Plan de Nuevas Construcciones, de 14.000 TPM, llamados *Almirante F. Moreno* y *Almirante S. Vierna*. Desde su botadura hasta su entrega transcurrió un tiempo relativamente corto para los plazos que entonces se producían en la construcción naval, que fue de diez meses para el primero y ocho para el segundo, siendo entregados en marzo de 1954 y enero de 1955, respectivamente.

Por las razones que conocemos, la construcción de petroleros fue dominante en la actividad del astillero ferrolano: otros ocho buques, seis del tipo T y dos del tipo Z tomaron forma en el periodo comprendido entre 1955 y 1960: *Puertollano*, entregado en enero de 1955; *Puentes de G. Rodríguez*, septiembre de 1956; *Valmaseda*, primer buque de Naviera Vizcaína, en diciembre de 1957; *Durango*, junio de 1958; *Compostilla*, septiembre de 1959; *Ribargorzana*, agosto de 1960; y *Bilbao* y *Guernica*, febrero y noviembre de 1962; estos dos últimos, propulsados por turbinas de vapor, eran del tipo Z y fueron contratados por Naviera Vizcaína; los restantes lo habían sido por la Empresa Nacional Elcano.

En septiembre de 1966 fue entregado el petrolero *Sardinero*, contratado por el grupo Pereda, de Santander. En 1967 fueron entregados dos petroleros a la compañía argentina Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), que eran una repetición del tipo T aunque con poco más de 500 toneladas de peso muerto. El primero, llamado *Ingeniero Hermitte*, fue entregado en junio y el segundo, *General Martín Guemes*, en julio del citado año. En octubre siguiente entregó el petrolero *Marquina*, contratado por Naviera Vizcaína,

En julio de 1968 finalizó la construcción del buque de carga general *Tintoré*, un buque de carga general. Sin embargo, en junio de aquel año la novedad fue la entrega del petrolero Esso Castellón, contratado por *Esso Spain*. Con destino a la flota mercante de Chile, en febrero de 1969 realizó la entrega del buque Inca Roca y en septiembre y noviembre de ese mismo año los buques *Logatec* y *Litija*, tipo Freedom-Hispania<sup>99</sup>, destinados a la flota estatal de Yugoslavia.

A partir de entonces se abrió un periodo en el que el astillero concentró sus esfuerzos en la construcción de las cinco fragatas tipo DEG y aceptó algunos encargos de importancia en su momento, como el bulkcarrier *Castillo de La Mota*, de 53.000 TPM, primero de su clase construido en España, contratado por la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y entregado en enero de 1971. En diciembre de ese mismo año entregó el petrolero ROU *Presidente Rivera* a la Armada de la República del Uruguay.

Bazán también participó de la carrera del gigantismo en la construcción de buques petroleros de crudo y en agosto de 1972 alcanzó un hito nacional con la entrega del buque *Álvaro de Bazán*, de 168.525 TPM y propulsión diésel, convertido entonces en el mayor de la flota mercante española. Dos buques de línea para la compañía argentina ELMA, llamados *Río Abaucan* y *Río Pilcomayo*, entregados en enero y abril de 1973, dieron paso al primer OBO construido en España, llamado *Paloma del Mar*, de 120.000 TPM; a éste le siguió otro buque del mismo tipo para la exportación, que recibió el nombre de *Filiatra Legacy*, en febrero de 1975.

---

<sup>99</sup> Parga López afirma, en relación a los contratos para este tipo de buques, que “se fomentó la competencia entre astilleros para un concurso para construir seis buques tipo *Liberty replacement* para Chile, cuando lo procedente hubiese sido ir de acuerdo. Aquello fue una vergüenza porque se compraron cuatro proyectos en el extranjero”, *ibidem*, p. 502.

Obra de importancia acometida en su mayor parte en 1975 fue la reconstrucción y alargamiento del casco del petrolero *Marquina*, con una nueva sección de 23,50 m de eslora.<sup>100</sup> Por entonces, y pese a los frecuentes problemas laborales, estaba avanzada la construcción del primer petrolero de una serie de siete buques de 172.000 TPM, contratados por cuatro navieras españolas del petróleo, que fue entregado en diciembre de 1975 bautizado con el nombre de *Castillo de Lorca*.

#### 10.4.20.2 Bazán San Fernando

El astillero de la Empresa Nacional Bazán en San Fernando (Cádiz) inició la construcción mercante al amparo del Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano y se estrenó con los contratos de dos buques madereros del tipo S, llamados *Okume* y *Ukola*, entregados en abril y noviembre de 1955. Siguió cuatro buques fruteros del tipo V, llamados *Miguel M. de Pinillos*, vendido a Compañía Marítima Frutera y entregado en agosto de 1957; *El Salazar*, *El Priorato* y *El Baztán*, los tres para Naviera del Pilar, en febrero de 1958, junio de 1959 y febrero de 1961, respectivamente.

A finales de la década de los años cincuenta, el armador gaditano Enrique Tolón de Galí contrató dos buques costeros, llamados *Pico Aneto* y *Pico de Mulhacén*, que fueron entregados en 1960. En julio de 1963 entregó el buque *Lingote*, repetición del tipo X del citado Plan de Nuevas Construcciones, contratado asimismo por Empresa Naviera Elcano.

Del astillero gaditano salieron también los buques cementeros *Cementador* y *Fraguador*, contratados por Naviera Alvargonzález. Diseñados por el ingeniero naval Jesús Manjón, fueron los primeros de su clase de propulsión diésel-eléctrica y descarga automática del cemento a través de tuberías. El primero fue entregado en 1968 y permaneció en servicio 41 años<sup>101</sup> y el segundo en 1969. El éxito en la construcción de estos buques se amplió con el contrato del buque *Vencemos III*, de doble casco, contratado por la Compañía Venezolana de Cementos y entregado en 1969.

De la misma época es la construcción de dos buques salineros para la empresa pública Concesión de Salinas de Colombia. Las bodegas estaban revestidas con un doble fondo de madera, lo cual protegía de la corrosión a la estructura del casco y conseguía un transporte limpio del producto. Nombrados *Julio Caro* y *Luis Ángel Arango*, fueron entregados en junio de 1967 y marzo de 1968.

En el estreno de la década de los setenta fueron construidos tres petroleros de productos del mismo proyecto, dos para CAMPSA nombrados *Campocriptana* y *Camporroja* y otro para la compañía tucenina COTUNAV llamado *El Borma*<sup>102</sup>; fueron entregados en febrero, mayo y julio de 1971, respectivamente.<sup>103</sup> Es de destacar, asimismo, el proyecto del ingeniero naval Javier Pinacho para cuatro buques de línea contratados por Compañía Trasatlántica, cuyos planos fueron desarrollados íntegramente en la factoría de San Fernando con la utilización del sistema Foran. Dos de ellos fueron construidos en este astillero, nombrados *Galeona* y *Valvanuz* y entregados en 1972. En septiembre de 1973 se produjo la entrega del buque *Segre*, contratado por Naviera Pinillos, segundo de una serie de tres fruteros para carga paletizada, aunque en este caso estaba equipado con puntales y después le serían suprimidos.

Para la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) fueron construidos cinco buques. El primero, llamado *Río Los Sauces*, fue un buque de línea entregado en abril de 1973; le siguieron cuatro unidades

<sup>100</sup> Este buque se había incendiado el 28 de marzo de 1973 a unas 150 millas al sur de Dakar, después de una colisión con el buque frigorífico noruego *Vikfrío*.

<sup>101</sup> Fue desguazado en mayo de 2011 en Santander. *La Voz de Galicia*, 31 de mayo de 2011.

<sup>102</sup> La botadura de este buque se celebró sin festejos, como una jornada más de trabajo, en señal de duelo por el fallecimiento del presidente egipcio Nasser.

<sup>103</sup> *ABC*, 12 de agosto de 1971.

del Santa Fe 77, desarrollado por Euskalduna, nombrados *Santa Fé II*, en mayo de 1977; *Entre Ríos II*, en diciembre del citado año; *Chaco*, mayo de 1978; *Formosa*, agosto de 1978 y *Misiones II*, julio de 1979.

El astillero realizó, asimismo, la construcción de cuatro grandes pesqueros congeladores de altura, el primero de ellos llamado *Cortadura*, contratado por la compañía gaditana Promociones Pesqueras, botado en agosto de 1967. El siguiente proyecto corresponde a tres buques de la firma Navitecnia, el primero de ellos para Pesquerías Hispano Europeas, nombrados *Caaveiro*, entregado en abril de 1975; el segundo, llamado *Manuel de Falla*, para Compañía Fríopesca, en el mismo año; y *Ribera Vasca*, para Pesquerías Gaditanas de Gran Altura, en marzo de 1976. Diez años después de su entrega seguían siendo los mejores buques de la flota pesquera española.

Bazán San Fernando construyó, asimismo, tres buques multipropósito de 15.000 TPM, dos de ellos para la Compañía Gijonesa de Navegación, llamados *Pola de Siero* y *Pola de Lena*, entregados en 1976 y 1977 y el tercero, *Fer Jamaica*, en 1978, para el armador Magín Ferrer.

#### 10.4.20.3 Bazán Cartagena

En el astillero de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena, las primeras construcciones mercantes fueron dos contratos de la Empresa Nacional Elcano, correspondiente los buques de línea *La Mancha* y *La Rioja*, tipo R del Plan de Nuevas Construcciones, entregados en julio de 1953 y febrero de 1954.

Seguirían otras dos unidades del tipo Y, asimismo buques de línea trasatlánticos contratados por Elcano, llamados *Díaz de Solís* y *Pedro de Valvidia*, que fueron vendidos en grada a NAVICOAS y entregados en febrero y julio de 1957. En esa línea de especialización, el siguiente contrato fue el buque *Pedro de Alvarado*, tipo M del citado Plan, proyectado también como buque-escuela y propulsado por turbinas de vapor, que entró en servicio en noviembre de 1959.

Después de dos años y medio sin botaduras de buques mercantes, en abril de 1962 se produjo la entrega del buque *María Luisa Velasco*, contratado por Naviera Castellana. Un buque gemelo fue anulado, así como un buque de 5.500 TPM, correspondientes a las construcciones números 117 y 118. La sociedad catalana Transportes Aduanas y Consignaciones (TAC) contrató dos buques de carga llamados *SAC Barcelona* y *SAC Madrid*, entregados en noviembre de 1962 y julio de 1963, que fueron los últimos propulsados por máquinas de vapor construidos en el citado astillero.

Tres buques de 10.000 TPM contratados por Naviera Vizcaína tampoco pasaron del papel, al no conseguir crédito naval. En diciembre de 1964 entró en servicio el buque *SAC Santander*, carga general para graneles, encargado por TAC, que firmó también otro contrato para el buque *SAC Sevilla*, tipo bulkcarrier, entregado en junio de 1967. Por el medio, en 1965 Bazán había conseguido su primer contrato para la exportación, consistente en dos ferries para Cuba llamados *Jibacoa* y *Palma Soriano*, que fueron terminados en octubre de 1966 y marzo de 1967.

El siguiente contrato fue para dos petroleros de productos para CAMPSA, llamados *Campobierzo* y *Campurdán* y entregados en abril y agosto de 1971. Al mismo tiempo tomaban forma dos buques de línea para Compañía Trasatlántica, que recibieron los nombres de *Belén* y *Roncesvalles*, entregado el primero en mayo de 1972 y el segundo en julio siguiente. TAC encargó otro buque que era repetición del *SAC Santander*, llamado *SAC Huelva* y entró en servicio en marzo de 1972.

El último contrato de esta etapa fue el del buque de línea *Elena de Pérez*, entregado en mayo de 1973. A partir de entonces se abrió un paréntesis en la construcción mercante hasta 1975, en que se reanudó con una docena de pesqueros y dos buques de la serie Cartago, contratados por Marítima Astur,

nombrados *Alca* y *Arao* y entregados en diciembre de 1980 y julio de 1981. El astillero estuvo trabajando a pleno rendimiento dedicado a la construcción militar de los submarinos de la serie 60, las corbetas para Portugal y las dos primeras de la clase *Descubierta*.

### 10.5 MARINA MERCANTE (1956-1975)

Las medidas del Plan de Estabilización de 1959 consiguieron que le economía española entrara en una etapa de prosperidad que habría de prolongarse hasta 1974. Varios factores propiciaron dicha mejora; de un lado, el ajuste de los precios de las materias primas y los alimentos y el incremento de las reservas de divisas –gracias a las remesas enviadas por los emigrantes, el aumento del turismo y la entrada de capitales del exterior– y, de otro, la posibilidad de adquirir en el mercado internacional los productos tecnológicos necesarios para adaptar la economía a las demandas de la sociedad, dejando atrás la etapa de la autarquía.

La incorporación de España a la OCDE, la convertibilidad de la peseta en divisa y un cambio progresivo en la mentalidad laboral de los españoles, produciéndose un notable trasvase de mano de obra desde el sector agrícola al industrial, provocaron una aceleración positiva de la economía, favorecida por un incremento de la productividad que permitió duplicar la renta *per cápita* entre 1959 y 1973.

Del análisis de este periodo se desprende que los resultados económicos hubieran sido mejores en el caso de que a partir de 1964 no se hubieran estrangulado las medidas de flexibilización y liberalización contenidas en el Plan de Estabilización. Entre las razones que impidieron la continuidad de la tendencia alcista de la economía española, paradójicamente la más importante tuvo que ver con los buenos resultados obtenidos con el citado Plan, que hizo flaquear el empuje reformista que preconizaba una economía social de mercado. Esta corriente y el régimen político eran incompatibles y la pérdida de fuerza en el crecimiento de las economías occidentales tampoco favoreció la situación.

En el último tercio de la década de los años cincuenta, la flota mercante mundial se caracterizó por una tendencia al alza en el tonelaje transportado por vía marítima, en el que destaca un fuerte crecimiento de la flota petrolera, con buques cada vez mayores; un rejuvenecimiento de la flota mercante parte de la cual, hasta entonces, estaba sustentada en los excedentes del surplus de guerra de EE.UU.; y un incremento notable de tonelaje en la composición de las principales flotas mercantes europeas, japonesas y norteamericanas.

La organización administrativa de la Marina mercante siguió supeditada a los criterios de la Armada y fueron oficiales de alto rango los responsables de la política naval. En diciembre de 1960 el almirante Pedro Nieto Antúnez<sup>104</sup> accedió al cargo de subsecretario de la Marina Mercante en el que permanecería hasta 1962, cuando fue nombrado ministro de Marina. La vacante sería ocupada por el capitán de navío Leopoldo Boado Endeiza, quien se encargó del diseño de una notable reestructuración ante el impulso que había adquirido la construcción naval debido a la entrada en vigor de la ley de Renovación y Protección de la Marina Mercante de 1956 y afianzó la relación de la Marina mercante en su relación con los astilleros y la Armada.

En 1963 se produjo la renuncia definitiva de Juan Antonio Suanzes como presidente del INI<sup>105</sup>, lo que trajo cambios en la política industrial del país; el relevo lo tomaría uno de sus seguidores, el ingeniero

<sup>104</sup> Pedro Nieto Antúnez (1898-1978) fue ministro de Marina entre julio de 1962 y octubre de 1969 y en su retiro ocupó la presidencia de Compañía Trasmediterránea. Tras el asesinato de Luis Carrero Blanco, su nombre figuró entre los posibles candidatos a sucederle en la presidencia del Gobierno, pero la decisión de Franco fue designar a Carlos Arias Navarro. Falleció el 6 de diciembre de 1978 (*El País*, 8 de diciembre de 1978).

<sup>105</sup> Había transcurrido más de un cuarto de siglo en el que Suanzes dejó la impronta de una política muy intervencionista en el sector naval español. Empresa Naviera Elcano de la Marina Mercante, Astilleros de Sevilla, Astilleros de Cádiz, fábrica de

José Sirvent Dargent, aunque éste no mantuvo la línea continuista de su predecesor al entender que la realidad nacional e internacional afrontaba un cambio de ciclo.

En aquel año la siniestralidad de la flota mercante española aumentó debido, en parte, al deficiente estado de conservación de una parte de sus buques y la antigüedad de un porcentaje considerable. El caso más grave ocurrió en diciembre de 1963 con la desaparición del buque *Castillo Montjuich*<sup>106</sup>, que entonces tenía 44 años y había sido el resultado de una transformación en la inmediata posguerra de un buque preexistente y en el que perdieron la vida 37 tripulantes. Otro suceso de gran impacto mediático fue el hundimiento del petrolero *Bonifaz*, ocurrido en julio de 1964, aunque éste era un buque de nueva construcción.<sup>107</sup>

El Gobierno tomó conciencia de la situación y promulgó diversas leyes basadas en el ideario contenido en los distintos Planes de Desarrollo, en los que se puso especial énfasis en conseguir la renovación de la flota mercante española. El retraso por parte de la Administración marítima española en aplicar una política de primas al desguace provocó malestar y choques dialécticos entre la Oficina Central Marítima (OFICEMA), en la que se agrupaba la patronal naviera y la Administración marítima; más tarde se produciría un cambio en la posición gubernativa, aunque no en apoyo de los navieros sino de los astilleros.

En 1964 la Marina mercante española rebasó por primera vez los dos millones de toneladas de registro, con 2.115 buques mayores de 100 TRB y la flota pesquera tenía 1.168 buques que sumaban 252.063 toneladas. Un año antes los astilleros españoles habían entregado 110 buques que suponían 134.616 toneladas, incluidos los destinados a la exportación. El auge de la flota pesquera adquirió tal importancia, que en 1963 entraron en servicio 60 buques mayores de 100 TRB y sumaba 22.022 toneladas de registro bruto a la Lista Oficial de Buques.<sup>108</sup>

Para que esto sucediera, la ley de 1956 tuvo un efecto directo en la renovación y aumento de la flota, aunque sería la línea de créditos privilegiados, las primas a la construcción naval y la ayuda a los astilleros los que demostraron los efectos beneficiosos. Desde mayo de 1956 y hasta diciembre de 1964 se habían entregado 889.000 TRB y el total de flota mercante con cargo al plan de renovación ascendía en dicho periodo a 1.244.063 TRB.

El efecto beneficioso de la citada ley no estuvo exento de objeciones por parte de los armadores, tales como la inexistencia de subsidios al desguace, la sanción por pérdida de beneficios fiscales en los casos que no procediese a renovar la flota vieja y la limitación de los beneficios de los buques de tipos propuestos y su empeño en conseguir la libre importación de barcos.

Cuando la ley de 1956 estaba en plena ejecución apareció el I Plan de Desarrollo, con la que incluso se solapa, lo cual, como sostiene Cervera Pery, “si la flota aumenta no es precisamente por sus estímulos, y el proceso de crecimiento, aunque acusado, no consigue reducir el déficit de la balanza de fletes (...). Pocas fueron las medidas que al amparo del Plan se dispusieron, y las que así fueron -primas a la

---

motores de Manises, Hispano Radio Marítima, Industrias Gaditanas del Frío Industrial e Industrias Pesqueras Africanas son sólo algunas realizaciones de la política tributaria de la autarquía y la intervención pública. Para más detalles, véase: BALLESTERO, Alfonso (1993). *Juan Antonio Suanzes (1891-1977)*, pp. 144-367. Lid Editorial Empresarial. Madrid.

<sup>106</sup> Existe una investigación reciente, de especial interés, en RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel (2008). *Vida y tragedia del mercante Castillo Montjuich: de la guerra civil española a su naufragio (1936-1963)*, 190 pág., Almena Naval, Madrid.

<sup>107</sup> Para más detalles, véase: GARCÍA NOVELL, Francisco (2016). *Donde se posa el resplandor del sol*, 258 pág., ed. Círculo Rojo, Almería.

<sup>108</sup> CERVERA PERY, José (1990). *La Marina mercante española. Historia y circunstancia*, p. 147, ed. San Martín, Madrid.



construcción, crédito naval y estímulo a la concentración- carecían de entidad para haber impulsado movimientos significativos en el sector”.<sup>109</sup>

El I Plan de Desarrollo tenía dos objetivos básicos: el crecimiento y renovación de la flota en general y el establecimiento de nuevas líneas regulares, que trataba de implantar mediante dos directrices, una en la que trataba de superar la descapitalización y el envejecimiento técnico del sector y la consecución de una coordinación modal. Para ello había que invertir en obras portuarias, mejorar la oferta de los astilleros y las primas a la construcción naval. Esta política tenía su justificación en las ventajas de la utilización del transporte marítimo, en atención a las características geográficas y económicas del país, que entonces chocaban con diversos inconvenientes de tipo técnico y condicionantes negativos que repercutían en la navegación de cabotaje.

Entre las medidas propuestas en el I Plan de Desarrollo figuraban la exención arancelaria a la importación de buques que la Administración entendiera necesarios; medidas fiscales y crediticias para que los astilleros pudieran ofrecer los buques a precios similares al mercado exterior; agilización y flexibilización en la tramitación del crédito naval; aplicación de medidas orientadas a favorecer la reestructuración de empresas navieras y constructoras, mejora de la organización comercial y del rendimiento de los puertos y simplificación y refundición de los trámites y gravámenes portuarios, todo lo cual sólo se realizó en parte.

La realidad es que se dada la coincidencia de la vigencia de la ley de 1956 y el Plan de Desarrollo se construía más de lo previsto, de modo que cuando entró en vigor el II Plan contó, al igual que en el anterior, con la participación de los armadores en su elaboración, aunque adolecía de propuestas concretas y abundaba en lo genérico.

En la medida en que funcionó el crédito naval, los astilleros consiguieron mejoras apreciables en la productividad, con lo que podían ofrecer precios competitivos con los del mercado internacional. El segundo Plan gravitaba en la ampliación de la flota sobre principios económicos y políticamente sanos, dotándola de unidades cuya explotación permitiera reducir el saldo negativo de la balanza de fletes, todo lo cual contemplaba una serie de supuestos que asegurasen la ejecución del Plan ajustado a las directrices políticas en el objetivo que se perseguía.

Entre las propuestas del Plan figuraba la tendencia a la concentración de empresas navieras que evitaran el minifundio, el reemplazo del tonelaje obsoleto utilizando el crédito naval como el mejor instrumento posible, la evitación de la improvisación empresarial y la especulación con las ayudas estatales, así como la creación de un Consejo Superior de la Marina Mercante como órgano consultivo y en ocasiones decisorio en lo que a la administración marítima se refiere. También contemplaba algunas recomendaciones en materia laboral, que se traduciría en un aumento de la oferta de tripulaciones especializadas y en el desempeño de funciones de superior categoría por tripulantes no titulados.

La Marina mercante española también estrenó la década con perspectivas halagüeñas. Fruto de los tipos de petroleros y “bulkcarriers” del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano y de la iniciativa privada se incorporaron a la flota nuevas unidades para la propia Elcano, Naviera Aznar, Naviera Vascongada, Ybarra, Naviera Pinillos, NEASA y Compañía Marítima del Nervión, entre otras. También destacaron las incorporaciones a la flota petrolera de CAMPSA, CEPESA, Naviera Vizcaína, Naviera Artola y Transportes de Petróleo y Naviera de Castilla, ambas sociedades pertenecientes al grupo Pereda.

---

<sup>109</sup> *Ibidem*, p. 151.

El tráfico de cabotaje asistió, a partir de 1965, a un proceso lento de apertura, que tiene su origen en la promulgación de la orden ministerial de 15 de marzo de 1963, por la que se liberalizan tráficos y fletes, a excepción de aquellos relacionados con el comercio de Estado. Sin embargo, se mantenía la imposibilidad legal para importar buques, lo cual, hasta 1967, contribuyó a mantener la situación de obsolescencia de la flota. Será a partir de entonces cuando comenzó el rejuvenecimiento de la flota mercante, sustentado en la puesta en marcha del II Plan de Desarrollo y el significativo aumento de la demanda de nuevos buques por parte de las navieras y los armadores españoles, al amparo del pacto mercantil suscrito entre ambos sectores.

La prohibición, salvo excepciones, de importar buques impediría, de nuevo, que los navieros españoles pudieran competir en los mercados exteriores en igualdad de condiciones. Debido a este condicionante, el espectacular avance que se produjo en el tonelaje de petroleros y bulkcarriers y otros tipos de buques especializados (portacontenedores, quimiqueros, metaneros...) llegó con un retraso que osciló entre seis y diez años en función de las diferentes tipologías.

Llegado este punto hemos de citar la creación en 1965 de Naviera de Productos Licuados (NAPROLI), gerencia de Jesús de Sendagorta, propietario de Marítima del Norte y cofundada y controlada por Catalana de Gas.<sup>110</sup> Operó tres buques que en su momento fueron referentes: *Deneb* (1968), *Laietá* (1970) y *Sant Jordi* (1977), construidos en el astillero La Naval de Sestao, ASTANO y Ruiz de Velasco, respectivamente.

En 1967 nació Naviera Química, participada por Naviera Vizcaína y Naviera Vasco-Madrileña de Navegación, esta última, a su vez, accionista del astillero Tomás Ruiz de Velasco. En el transcurso de 1969 entraron en servicio cuatro buques, construidos por pares, que recibieron los nombres de *Fosfórico* y *Sulfúrico*, *Formol* y *Fenol*. Le siguieron los buques *Metanol* y *Nítrico* en 1970 y otros tres llamados *Etílico*, *Xileno* y *Tolueno* en 1973.<sup>111</sup>

REPESA es el acrónimo de Refinería de Petróleos de Escombreras, S.A. Fundada en 1948 y participada por el INI, CEPESA y CALTEX, inauguró la refinería en 1951 y hasta la construcción de los petroleros de los tipo G y T del Plan de Nuevas Construcciones de Elcano, se abastecía de crudo importado por los petroleros oceánicos de CAMPSA, el histórico petrolero *Gobeo* y otras navieras extranjeras controladas por armadores españoles, caso de Naviera Estelar (Pereda), International Mercantile Navigation (Fierro), Seabird Tankers Inc. (CEPSA). En 1958 fundó la sociedad Compañía Auxiliar Marítima de Escombreras (CAMESA), que actuó como operadora y fue la propietaria del petrolero auxiliar *Cartago* y dos remolcadores. El notable crecimiento de la flota petrolera de REPESA fue una consecuencia lógica del desarrollo de la refinería situada en Escombreras.<sup>112</sup>

La segunda posición en el ranking de las navieras españolas la ocupaba CAMPSA. Desde 1954 y en el plazo de 18 años había experimentado un incremento de 98.969 TRB, como consecuencia de los

---

<sup>110</sup> En 1965, Catalana de Gas y Electricidad constituyeron Gas Natural para construir una planta de regasificación de gas natural licuado en el puerto de Barcelona y distribuir el gas natural libio en España. También participó en la fundación de Naviera de Productos Licuados (NAPROLI) para la construcción y explotación de buques metaneros que garantizaran el transporte de gas natural licuado entre Libia y España.

<sup>111</sup> La flota se completaría con los buques *Benceno* y *Estireno*, en 1977 y *Metilo*, en 1983.

<sup>112</sup> En marzo de 1954 entró a su servicio el petrolero *Almirante F. Moreno*, seguido del *Almirante S. Vierna* en enero de 1955, ambos propiedad de la Empresa Nacional Elcano. Les seguirían los petroleros *Puertollano*, en diciembre de 1955; *Escatrón* y *Puentes de G. Rodríguez*, en febrero y septiembre de 1956; *Escombreras*, en diciembre de 1957; *Compostilla*, en septiembre de 1959 y *Mequinenza* y *Ribagorzana*, en julio y agosto de 1960, respectivamente. En 1960 llegó el petrolero *Bahía Gaditana*, seguido en 1964 del petrolero *Elcano* y un año después de su gemelo *Calatrava*. En enero de 1967 entró en servicio el petrolero *Alcántara*, seguido del *Santiago*, en mayo del citado año; *Montesa*, en marzo de 1969 y *Alcázar*, en abril de 1971. REPESA tuvo a su servicio, además, los petroleros de Naviera de Castilla y Transportes de Petróleos, Naviera Vizcaína, Naviera Artola y Naviera Ibérica.

sucesivos planes de renovación e incorporación de nueva flota, que en el periodo que comentamos supuso la construcción de 22 buques, dos de ellos los mayores de su historia, llamados *Campeador* y *Campomayor*, de 18.500 TPM cada uno, construidos en la Sociedad Española de Construcción Naval, en Matagorda (Cádiz). Característica reconocida durante toda su existencia fue el excelente mantenimiento de la flota.

Díaz Cano<sup>113</sup> sitúa en el tercer puesto el Grupo Pereda, con sede en Santander. Aunque no existió como tal grupo corporativo, en la época que analizamos existían cinco navieras controladas desde el escritorio de la capital de Cantabria: Transportes de Petróleos, Naviera de Castilla, Naviera del Odiel, Transportes Frigoríficos Marítimos y Naviera Montañesa.

Fernando Pereda Aparicio (1903-1997) fue una relevante personalidad del sector naviero nacional, que estuvo en un momento determinado de su vida vinculado al aparato político del franquismo. Debido a su larga tradición naviera, desde mediados de los años cincuenta comenzó una nueva etapa en el transporte de petróleo, primero con Naviera Estelar y sus buques abanderados en Panamá y después con petroleros del tipo T del Plan de Elcano y similares, que dieron vida a Transportes de Petróleos y Naviera de Castilla, cuyos buques operaron mayoritariamente al servicio de REPESA. Tuvo, asimismo, una destacada presencia en el tráfico de minerales con los buques *Luis Pereda* y *Solares* –el mayor de la flota española en 1970– y una flota frigorífica de cinco buques, cuatro de ellos pertenecientes a Transportes Frigoríficos Marítimos.

Naviera Montañesa, por un parte, explotó tres buques dedicados al transporte de gases licuados del petróleo, uno resultado de la transformación de un buque de carga seca y dos de nueva construcción. Cuando el tráfico petrolero perdió peso en el Grupo Pereda, Naviera del Odiel se convirtió en la principal compañía y aunque su importancia posterior carezca de la misma significación, Pereda consiguió la consignación en España de la compañía norteamericana Sea-Land.

CEPSA sumaba 223.100 toneladas de registro bruto en 1972. Desde 1959 había incrementado su flota en 187.079 toneladas y había seguido una evolución similar a la descrita en el caso de REPESA, con buques de nueva construcción cada vez mayores. El grueso de su flota estaba compuesta entonces por los petroleros *Talavera*, *San Marcial*, *Ceuta* (fletado a MARFLET), *Zaragoza* y *Móstoles*.

PETRONOR (Refinería de Petróleos del Norte) había sido fundada en 1968 y estaba participada por Gulf Oil Corp. y varios bancos del País Vasco. Para el suministro de petróleo crudo a la refinería de Somorrostro contrató la construcción de cuatro buques petroleros, que en apenas cuatro años de vida mercantil sumaron 1.105.832 toneladas de peso muerto. Es de destacar que esta naviera ha operado los mayores petroleros que ha tenido la bandera española, llamados *Arteaga*, *Butrón* y *Santa María*, todos ellos construidos entre diciembre de 1972 y diciembre de 1975 en ASTANO, precedidos por el petrolero *Muñatones*, con el que inició su actividad de transporte marítimo en octubre de 1971.

La Empresa Nacional Elcano siguió disfrutando de su posición dominante en el ámbito naviero nacional. De una parte, mantenía operativa su flota propia y, de otra, continuaba con la política de arriendo de buques a terceros. En 1956 cinco petroleros –dos del tipo G y tres del tipo T– estaban fletados a REPESA, lo que suponía el 50% del tonelaje que entonces tenía la naviera estatal. Lo cual, como reconoce ENE en las memorias anuales correspondientes, le permitió capear la crisis naviera de finales de los años cincuenta y comienzos de la siguiente en mejores condiciones y, al mismo tiempo, ingresó

---

<sup>113</sup> DÍAZ CANO, Juan Antonio (2015). *Marina Mercante española (1868/1995)*, p. 260, Real Liga Naval Española, Madrid.

cantidades importantes provenientes de la venta de unidades que ya estaban suficientemente amortizadas.

Díaz Cano sostiene que los aparentes beneficios de la cuenta de explotación en los años 1958, 1959 y 1960 en realidad encubrían pérdidas de explotación directa que eran compensadas con ingresos de carácter extraordinario proveniente de la venta de flota ya amortizada. A partir de 1962, este modelo operativo se agota, las pérdidas se hacen habituales en las cuentas de explotación de Elcano y hasta 1973 Elcano acumuló pérdidas por importe superior a mil millones de pesetas. El agotamiento en la venta de buques y la mayor competencia ejercida en el mercado naviero podrían explicar este descalabro financiero, pues no es fácil deducir las causas de las *Memorias* de Elcano y cuyo resultado adverso será soportado por el erario público a través de capitalizaciones con fondos propios, como la ocurrida en 1959.

Elcano se benefició de importantes inyecciones de capital y disfrutó también de ventajas administrativas y fiscales. Mediante orden de 6 de noviembre de 1959 del Ministerio de Industria, se concedió a Elcano una prórroga de cinco años para seguir disfrutando de los beneficios derivados de la consideración de “empresa de interés nacional”. Sucedió que el apoyo financiero estatal no obtuvo la recíproca eficiencia económica en la gestión empresarial de la naviera y, en consecuencia, en 1971 las pérdidas registradas obligaron a una adecuación contable entre patrimonio y capital societario, mediante una reducción de capital por importe de 725 millones de pesetas, con lo que el nuevo capital social resultante quedó en 1.350 millones de pesetas.<sup>114</sup>

Naviera Vizcaína se fundó en 1956 en Bilbao, con el apoyo financiero de Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya, los más importantes del País Vasco, que aportaron el 99% del capital social. Figuran, asimismo, Julio de Arteche, conde de Arteche y Pedro de Careaga, conde del Cadagua, con porcentajes minoritarios. El almirante Jesús M. de Rotaache fue nombrado presidente del consejo de administración; personalidad muy relevante en su época y estrechamente vinculado con el aparato administrativo del franquismo, también formó parte del primer consejo otro destacado empresario del régimen, Demetrio Carceller Segura, que había sido ministro de Franco durante la Segunda Guerra Mundial.

Naviera Vizcaína se benefició claramente de la ley de 1956 y del Plan de Nuevas Construcciones de la Empresa Nacional Elcano. Bajo la influencia política y financiera de sus socios fundadores, la naviera con sede en Bilbao inició a partir de 1957 un fuerte proceso de capitalización interna y su flota inicial estuvo formada por dos petroleros del tipo T llamados *Valmaseda* y *Durango* y dos del tipo Z, *Bilbao* y *Guernica*, que fueron construidos en el astillero de la Empresa Nacional Bazán en Ferrol y fletados en contratos de larga duración al servicio de REPESA.

Compañía Trasmediterránea, favorecida por su vinculación contractual con el Estado tras la firma en 1952 de un nuevo contrato con una duración de 25 años, entre 1954 y 1972 incrementó su flota en 78.428 TRB correspondientes a buques de nueva construcción, la mayoría contratados en el astillero Unión Naval de Levante. Durante este periodo la naviera acometió diversas reorganizaciones internas, caso de las relacionadas con las empresas Talleres Nuevo Vulcano, Unión Naval de Levante e Isleña Marítima.

Los aportes financieros del Estado a Compañía Trasmediterránea fueron más allá del habitual déficit del contrato de soberanía. La suspensión del contrato firmado entre el Estado y Compañía Trasatlántica Española acabó endosando los buques gemelos *Satrústegui* y *Virginia de Churruca* a la segunda y en 1973 pasaron a engrosar la flota renombrados *Isla de Cabrera* e *Isla de Formentera*. El traspaso fue claramente favorable para las arcas de Trasatlántica, pues se trataba de buques que estaban en la última

---

<sup>114</sup> *Ibidem*, p. 262.

etapa de su vida útil y un incendio ocurrido el 30 de junio del citado año en el buque *Isla de Cabrera* cuando se encontraba en el dique seco de Talleres Nuevo Vulcano y aún no se había firmado la escritura de compra-venta, hizo que la indemnización fuera para aquella, resuelto el pleito judicial correspondiente.

El contrato firmado con el Estado en 1952 resultó ser muy útil para Compañía Trasmediterránea. Transcurridos 25 años, en el momento en el que éste expiraba, entre nuevas construcciones y adquisiciones de segunda mano –algunas muy acertadas, como los buques finlandeses *Botnia* y *Floria*, renombrados *Ciudad de La Laguna* y *Villa de Agaete*– habían enarbolado la contraseña de la naviera 31 buques, que habían aportado una seña de modernidad a la flota y a la Marina mercante en los servicios regulares.

En 1954 Naviera Aznar figuraba como la primera naviera española con la suma de 159.393 toneladas de registro bruto. En 1972 se encontraba en la novena posición en el ranking con un registro de 141.328 toneladas brutas. Esta naviera, con sede en Bilbao había una de las grandes beneficiadas de la política naval de la posguerra, pero a partir de 1973 comenzó un declive que se prolongaría una década y la llevaría a su desaparición.

Una serie de decisiones en su política naval se volvieron pronto en su contra. La decisión de construir cuatro “bulkcarriers” de 15.000 TPM coincidiendo con la liberalización del tráfico del grano se convirtió en un nudo que estrangularía su capacidad financiera. Perdido el beneficio derivado de la reserva estatal de la carga del grano, Aznar se reveló incapaz de competir en el tráfico atlántico frente a otras navieras más solventes en el mercado internacional. Con frecuencia, como resalta Díaz Cano, recurrió al victimismo como medida de presión ante el Estado para paliar su discutible gestión.

En 1967 el Banco de Crédito a la Construcción concedió a Naviera Aznar un préstamo por importe de 100 millones de pesetas destinado a cancelar todos los créditos pendientes con la banca privada. Como garantía, Eduardo Aznar hipotecó, entre otros bienes, acciones de Naviera Vizcaína, Naviera Valenciana y el astillero Euskalduna. El 31 de diciembre de 1968, cuando se venció el plazo de devolución del préstamo, ante la imposibilidad de su amortización, la banca pública concedió una moratoria de seis meses adicionales, que sería salvada por la naviera bilbaína con la entrega de un aval del Banco Herrero por importe de 33.977.241 pesetas.<sup>115</sup>

Desde 1956 las cuentas de Aznar iniciaron una tendencia decreciente tanto en los beneficios líquidos como en los fondos de reserva, lo cual obligaría a la compañía a practicar una política compensatoria de flujos financieros a través de sucesivas ampliaciones de capital, que sumarían algo más de 361 millones de pesetas en el periodo comprendido entre 1959 y 1973. Sin embargo, estas decisiones no serán suficientes para que Naviera Aznar se mantuviera a flote, por lo que serán frecuentes las emisiones de obligaciones<sup>116</sup> como instrumento financiero para permitir su continuidad. Esta política financiera se acabó convirtiendo a partir de 1973, en una trampa que condujo a la desaparición de la naviera. La libre competencia en los tráficos internacionales precipitó el curso de los acontecimientos y a pesar del apoyo y protección del Estado, que fomentaba los fletes protegidos y las reservas de carga, en enero de 1983 acabó sus singladuras.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> *Ibidem*, p. 268.

<sup>116</sup> En el plazo de una década, entre 1963 y 1973, la naviera con sede en Bilbao emitió obligaciones por importe de 755 millones de pesetas.

<sup>117</sup> *El País*, 11 de enero de 1983. El titular dice: “Naviera Aznar, declarada en quiebra”. El juzgado número 1 de primera instancia de Bilbao declaró la quiebra de Naviera Aznar con carácter retroactivo al 1 de junio de 1982, al tiempo que inhabilitaba a la sociedad para la administración y gestión de todos sus bienes. Asimismo, se acordó la ocupación de todos los libros, documentos, bienes y pertenencias en sus oficinas y almacenes, y las oficinas de Bilbao y Madrid. La solicitud de quiebra había

Naviera Vascongada, fundada a finales del siglo XIX, tenía como cabeza visible a Alejandro Zubizarreta. Muy próximo a la familia Aznar y siguiendo su influencia política, en 1949 adquirió Naviera Bachi y la flota de diez buques que ésta poseía en 45 millones de pesetas. En el periodo comprendido entre 1956 y 1970, la compañía obtuvo regularmente beneficios y en 1973 tenía un capital social de 105,2 millones de pesetas, resultado de tres ampliaciones.<sup>118</sup>

En el periodo que analizamos, Naviera Ybarra presencié cómo descendía el tonelaje de su flota, de 65.405 TRB en 1954 a 52.225 TRB en 1972. En cierto modo, a la compañía sevillana le sucedió algo parecido a Trasatlántica, en el sentido de que no asumió a tiempo el cambio de ciclo que imponía la aviación comercial en el transporte trasatlántico de pasajeros. A mediados de la década de los años cincuenta, Ybarra ordenó la construcción de dos trasatlánticos para la línea del Plata, llamados *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, cuya explotación se convirtió en un problema para la compañía armadora, pese al amparo de la concesión estatal de líneas protegidas. Razón por la cual trataría de encontrarle hueco en el mercado turístico, etapa en la que ambos hicieron viajes novedosos y de amplio eco mediático.

Cuando Ybarra abandonó las líneas trasatlánticas de pasaje, se centró en los tráficos de carga entre España y Argentina, así como en el mercado de cabotaje nacional y los mencionados cruceros de turismo, que le dieron merecida fama internacional. Para ello ordenó la construcción de un buque específico, construido en el astillero de Matagorda y entró en servicio en 1967 bautizado *Cabo Izarra*. La aventura, sin embargo, tendría corta duración.

Por lo que se refiere a Marítima del Nervión, en 1954 poseía una flota que sumaba 29.156 TRB y en 1972 se situaba en 16.663 TRB. Valdaliso considera que la decadencia de la naviera puede atribuirse al fuerte incremento de los costes fijos estructurales, especialmente en el caso de gastos financieros y amortizaciones. Las pérdidas registradas en 1971 y 1972 marcaron el inicio del declive financiero que condujo a su desaparición en 1986. La evolución de los resultados de la cuenta de explotación desde 1956 hasta 1971 permite apreciar cómo desde 1966 se inició una tendencia decreciente de los resultados, que entró en barrena con el estreno de la década de los años setenta.

Lo sucedido en Marítima del Norte es otro ejemplo reiterativo de aquellas navieras cuyo desarrollo se produjo al amparo de protecciones comerciales y cuyo declive coincide con su abrupto final. El citado autor sostiene que a partir de 1973 Marítima del Nervión no supo adaptarse al cambio tecnológico impuesto por el progresivo avance del contenedor, al verse obligada la naviera a recurrir a financiación ajena para la construcción de dos buques portacontenedores en astilleros españoles. La realidad es que Marítima del Nervión llegó tarde a los mercados abiertos en los que la competencia era muy considerable y no parece coherente la justificación de encontrar financiación vía recursos ajenos, cuando esa ha sido la tónica habitual del naviero español. A 31 de diciembre de 1973, el balance de la naviera tenía unas reservas de 76,3 millones de pesetas y no se justifica que la industria naval española tuviera dificultades para construir aquel año dos buques portacontenedores, los cuales, por su naturaleza, son de los más fáciles de producir.

Naviera Bilbaína vivió la década de los años sesenta al abrigo del entorno vasco compartido por Naviera Aznar y Naviera Vascongada, con la que compartía el 50% de la propiedad del buque *Vizcaya*, que fue

---

sido presentada por los propios trabajadores, después de que no hubieran percibido los haberes correspondientes a los meses de julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre de 1982, así como de 1.200 millones de pesetas en concepto de indemnizaciones. Fuentes sindicales dijeron entonces que las deudas de la empresa ascendían a 5.000 millones de pesetas.

<sup>118</sup> A esta etapa pertenecen los buques llamados *Conde de Abásolo*, *Luchana*, *Martín Zubizarreta*, *Alejandro Zubizarreta* – tenía el puente al centro-, *Valentina Frías*, *Adriana*, *Enecuri*, *Miraflores*, *Vizcaya*, *Banderas*, *Serantes* y *Marta*, nombre éste que ostentaron dos buques.

vendido en 1973. En el periodo comprendido entre 1957 y 1973, la naviera se capitalizaría en algo más de 84 millones de pesetas a través de tres ampliaciones de capital y los resultados de explotación serían también positivos, pese al descenso registrado en 1972, en que el beneficio neto fue de 642.772 pesetas, cuando en el anterior había sido de 13,2 millones y en 1973 de 28 millones. Dado que ninguna de las navieras citadas competía en mercados comunes, hacía que el reparto de tráfico y cuotas de carga no supusiera competencia entre ellas.

De modo que las diez mayores navieras del país en aquel año concentraban el 45% del tonelaje de la flota mercante española y cuatro de ellas, dedicadas al transporte de petróleo crudo y derivados figuraban en el ranking de las cinco primeras navieras nacionales. Es de advertir que sólo estas cuatro concentran casi una cuarta parte del tonelaje bruto, lo cual, en opinión de Díaz Cano, es un hecho que “no puede ser entendido sin la participación o apoyo del Estado, en estas compañías en las que la flota no suponía sino un mero elemento de transporte de sus propios productos por lo que, en sentido estricto, no cabe considerar a estas compañías como navieras al uso”.<sup>119</sup>

Fomentada desde el propio Estado, la oferta representada por la flota mercante española mantuvo desde la inmediata posguerra y hasta 1972 un alto nivel de concentración en manos de unas pocas navieras, ya estuvieran intervenidas o favorecidas desde los estamentos políticos y financieros. En la tabla 10.16 ofrecemos el listado de las diez primeras navieras españolas en dicho año.

El tercer Plan de Desarrollo alcanzó mayor ambigüedad en sus formulaciones respecto de los anteriores y dejó patente la desafortunada evolución registrada por la balanza de fletes, que será otra vez el punto de apoyo para proponer un nuevo aumento de flota en previsión de la demanda hasta 1980, que según los especialistas tampoco tendrá mucho que ver con la realidad, como había ocurrido en años anteriores. Entre sus directrices figura la integración modal, el establecimiento de nuevas líneas y transportes combinados y el fomento de la concentración, además de una progresiva mejora de las infraestructuras portuarias e implantación del contenedor.

En la década de los años setenta la economía española presentaba los mismos problemas y encontraba las mismas dificultades para una evolución favorable que en el resto de Europa. El origen de la inflexión radicaba en el encarecimiento de los alimentos y las materias primas durante el bienio 1973-1974 y en el incremento continuado del precio del petróleo en dicho periodo, lo que provocó un grave proceso inflacionista ayudado por las frecuentes fluctuaciones del dólar.

Aunque la mayoría de los países europeos pensaba que la crisis era pasajera, todos estos condicionantes causaron considerables efectos perturbadores, caso de altas tasas de inflación, mayor déficit público y un preocupante índice de paro. Paralelamente, países que habían accedido a la industrialización – México, Brasil, India y otros de Extremo Oriente– presentaron una dura competencia en sectores como el textil, calzado, siderúrgico, construcción naval y electrónico, entre otros, afectando directamente a la producción europea.

En el plano político nacional, la crisis del petróleo de 1973 en España coincidió con la extinción del régimen franquista instaurado tras la guerra civil y la adecuación de un nuevo marco institucional a través de una transición política en el momento en el que la economía nacional alcanzaba sus mejores registros históricos. Coincidiendo con el agravamiento de la crisis, las reformas iniciales se vieron acompañadas de otras de carácter económico en un intento de hacer frente a una preocupante inflación,

---

<sup>119</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 258. La orden ministerial de 3 de julio de 1963 establecía que sólo las navieras con tonelaje superior a 200.000 TRB podían acceder al crédito naval para la construcción de buques petroleros.

a una situación de estancamiento económico y a un proceso de creciente endeudamiento público y privado de la economía española.

Tabla 10.16 Diez primeras navieras de España (1972)

Naviera	TRB	(%)
REPESA	269.180	37
CAMPSA	238.563	33
Grupo Pereda	229.016	31
CEPSA	223.100	31
PETRONOR	217.660	30
E.N. ELCANO	198.561	27
Naviera Vizcaína	174.606	24
Trasmediterránea	168.116	23
Naviera Aznar	141.328	19
Naviera Vascongada	78.163	11
<b>Total</b>	<b>1.938.293</b>	<b>45</b>
<b>Total nacional</b>	<b>4.300.000</b>	

Fuente: DÍAZ CANO (2015). *Marina Mercante española (1868/1995)*.

Los Pactos de la Moncloa, firmados el 25 de octubre del citado año, trataron de encauzar la maltrecha economía española con la aplicación de un paquete de medidas de choque, tales como la reducción de gasto público, una política laboral y salarial dependiente de la inflación, la flexibilización de las relaciones laborales que afectaban a la contratación y el despido, avances de los derechos sindicales, mejoras en las prestaciones de la Seguridad Social y en materia de educación. Si bien algunos de estos objetivos a medio plazo no se consiguieron, otros tuvieron una reacción positiva.

En el espectro de este nuevo marco político, la situación de la Marina mercante española apenas sufrió cambios significativos. La ausencia de una política naval coherente por parte de la clase política dirigente se encontró con mayores dificultades ante la aproximación al Mercado Común Europeo. Lo cual, como señala Díaz Cano, “encorsetada en un modelo de aparente protección y navegando por las desconocidas aguas de la competencia y el mercado, la Marina mercante española será incapaz de adecuarse a los nuevos marcos de referencia. La secular prohibición de importación de buques y el pacto inexorable suscrito entre armadores y astilleros nacionales impedirán al armador español enfrentar sus flotas a las más competitivas flotas internacionales”.<sup>120</sup>

Habría que esperar a la década de los noventa del siglo XX para que los legisladores españoles permitieran la libre importación de buques y el nacimiento del Segundo Registro de Canarias. Cuando ello sucedió, la Marina mercante española apenas era una sombra de lo que había sido en el pasado. Un número importante de navieras –algunas de ellas de gran solera– sucumbieron ante el curso de los acontecimientos y otras malvivieron aquejadas de males financieros endémicos hasta que llegó finalmente su hora. Por el camino, además, la experiencia nefasta de armadores de nuevo cuño que, en la alegría de la concesión de créditos, construyeron buques que luego no pudieron amortizar y serían intervenidos por el Banco de Crédito Industrial y operados por la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), en un episodio que aún está por investigar en profundidad.

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 304.



Como hemos visto, este periodo está marcado por una sucesión de hechos históricos decisivos en el ámbito político, que tiene su punto de partida en la muerte de Franco en noviembre de 1975, la proclamación de la monarquía parlamentaria presidida por el rey Juan Carlos I y la promulgación de la nueva Constitución. Un complejo proceso de transición en el que se emprendieron reformas importantes conducentes al establecimiento de una democracia incipiente a la que acechaban multitud de peligros.

El proceso político navegaba en un contexto de especial incertidumbre económica, atenazado por la crisis del petróleo que golpeaba con dureza a España. Los salarios experimentaron notables incrementos en un ambiente social agitado y la inflación alcanzó una tasa anual del 26% cuando se aproximaban las elecciones generales, celebradas en junio de 1977, en las que triunfó la UCD liderada por Adolfo Suárez.

Los Pactos de la Moncloa, firmados el 25 de octubre del citado año, trataron de encauzar la maltrecha economía española con la aplicación de un paquete de medidas de choque, tales como la reducción de gasto público, una política laboral y salarial dependiente de la inflación, la flexibilización de las relaciones laborales que afectaban a la contratación y el despido, avances de los derechos sindicales, mejoras en las prestaciones de la Seguridad Social y en materia de educación. Si bien algunos de estos objetivos a medio plazo no se consiguieron, otros tuvieron una reacción positiva.

## **10.6 ELCANO Y EL DESARROLLO TECNOLÓGICO**

### **10.6.1 LA CÁPSULA DE SALVAMENTO JETENE**

Partiendo de los principios funcionales semejantes a los utilizados por la Asociación Noruega de Investigación, la Empresa Nacional Elcano desarrolló en 1965 el proyecto JETENE, que consistía en el diseño de una cápsula de salvamento sobre la que se hicieron ensayos en el canal de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. Después continuaría con el lanzamiento de modelos que condujeron al desarrollo de un prototipo de pequeñas dimensiones que se fabricó en el astillero de Sevilla, en el que se hicieron pruebas. Consistía, en esencia, en una cápsula o embarcación que se cerraba totalmente desde el interior de la cabina y se lanzaba al agua desde una rampa dispuesta en sentido transversal al costado del buque.

Una vez a flote, la cápsula, que estaba subdividida en compartimentos estancos para asegurar su flotabilidad, gozaba de una estabilidad positiva absoluta a todas las inclinaciones posibles, siendo por tanto autoadrizante y resistente al vuelco. Cuando estaba a flote podían abrirse las escotillas o mantenerse cerradas, para lo que disponía de una ventilación adecuada, protegida además con un dispositivo que impedía la entrada del agua.

La cápsula se completaba con una propulsión convencional mediante un motor diésel instalado en un compartimento estanco que lo separaba de la cabina y dotado con ventilación independiente, con una cápsula acristalada desde la que se podía gobernar y con el equipo reglamentario dispuesto en el interior, que incluía un aparato de radio situado en la proa.

Su característica más destacada consistía en la rapidez y eficacia de su puesta a flote, que se lograba por lanzamiento. Para su realización, la cápsula poseía un juego de aletas cuya disposición se había estudiado para lograr el amortiguamiento de su choque con el agua, una estabilización dinámica durante la zambullida y una desviación de la trayectoria, permitiendo que aprovechara la energía cinética adquirida durante el salto para alejarse del costado del buque.

En el juego de aletas iban también los carriles de deslizamiento que se apoyaban sobre un juego de rodillos situados en la rampa, los cuales bloqueaban todo movimiento de la misma y sólo permitía su

salida en la dirección de lanzamiento. El mecanismo de disparo que liberaba la cápsula se podía accionar desde el interior de la cabina.

La secuencia de salvamento era la siguiente: el personal entraba en la cápsula ocupando sus asientos después de cerrar las escotillas desde el interior. Se abrochaban un cinturón de seguridad similar a los instalados en los automóviles; el patrón, desde su puesto de mando, accionaba la palanca de disparo y a partir de ese instante, en sólo tres segundos, estaban ya flotando libremente en el agua, sentados cómodamente en el interior de un flotador autoestable en cualquier circunstancia y a distancia del costado del buque, sin haberse siquiera mojado en ningún momento.

El dispositivo de lanzamiento admitía muchas posibilidades, por cuanto montado sobre un bastidor giratorio permitía el lanzamiento por ambos costados, e instalado por la popa tenía un sector de lanzamiento de 180°, que podía variar a voluntad apoyado sobre un émbolo hidráulico. Tanto el dispositivo de amortiguación y estabilización dinámica como los ángulos de lanzamiento, se habían estudiado sobre modelos para lograr su máxima eficacia, habiéndose adaptado el ángulo inicial a buque adrizado de 30°, por tener amplios márgenes en los cuales el comportamiento de la cápsula era aceptable. Variando la inclinación lateral para tener en cuenta las posibles variaciones de asiento del buque siniestrado, se pudo comprobar también la eficacia de la estabilización dinámica.

Terminados estos estudios, faltaba comprobar el efecto real del lanzamiento sobre los ocupantes de la cápsula. Con este fin, Elcano patrocinó la construcción de un prototipo, en el que para mayor sencillez se prescindió del motor, de la cúpula y demás accesorios, y se montó una sola escotilla, respetándose en cambio las formas fundamentales, los dispositivos de amortiguación y estabilización dinámica y la distribución de pesos.

Concluido el prototipo en el astillero de Sevilla, se ensayó su lanzamiento situando pesos equivalentes en los asientos, filmando una película que se analizaría para comprobar que las velocidades y aceleraciones durante la zambullida estaban de acuerdo con lo previsto. Entonces se procedió al ensayo real ocupando un asiento el doctor ingeniero naval Rosendo Chorro Oncina (1922-2011), autor del proyecto, y estando el canto inferior de la rampa a 4,50 m sobre el nivel del agua. El resultado fue tan satisfactorio que en el interior sólo se podía apreciar la entrada de la cápsula en el agua por la variación del asiento.

A continuación se montó la rampa de lanzamiento sobre la cubierta principal del buque-escuela *Pedro de Alvarado* y, una vez preparada, el citado buque se hizo a la mar para repetir el ensayo con mar gruesa, siendo los resultados análogos a los obtenidos con mar llana.<sup>121</sup>

Con este sistema se pretendía proporcionar a las tripulaciones un medio de salvamento eficaz que permitiera su abandono con toda rapidez en una cápsula insumergible y absolutamente estable, sin utilizar en su puesta a flote ningún aparejo que en condiciones de mal tiempo implicase un grave peligro para la propia embarcación y el personal que la ocupaba. Los ensayos demostraron que era perfectamente factible la utilización del sistema con el que, en pocos segundos, sus ocupantes se encontrarían cómodamente instalados y protegidos flotando a distancia del buque siniestrado con garantía de supervivencia, a la espera de su rescate.

En principio el sistema podía ser de utilidad para todos los buques de carga y, convenientemente acondicionado y lastrado, podía emplearse en petroleros. La rápida caída en el agua brindaba la oportunidad de abandonar el buque que estuviera rodeado de crudo ardiendo, que no podía tener nunca

---

<sup>121</sup> Instituto Marítimo Español (IME). *La Empresa Nacional Elcano y el desarrollo tecnológico*, documento de trabajo sin numerar, Madrid, 1992.

un bote salvavidas que tuviera que arriarse, por lo que se decidió construir un nuevo prototipo para lanzarlo desde una altura de 20 m, con toda la tripulación en su interior, que se denominó Proyecto JETENE.<sup>122</sup>

El prototipo era un modelo sencillo, con el que Elcano pretendió probar la posibilidad de que la tripulación pudiera abandonar el buque con toda rapidez, a bordo de una embarcación de esta naturaleza, revolucionando por completo los sistemas tradicionales de salvamento. Esta posibilidad, que se aplica desde hace años en versiones modificadas, aunque basadas en este concepto original, ha sido recogida por la IMO en el segundo paquete de enmiendas de 1983 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, como alternativa viable a los botes salvavidas clásicos. Paradójicamente, la industria nacional no supo aprovechar los quince años de ventaja de esta nueva tecnología que entonces le brindó Elcano.

### 10.6.2 SISTEMA “FREE FLOW” Y CIRCUITO CERRADO DE TV

Cuando la Empresa Nacional Elcano decidió la modificación del proyecto de los buques petroleros Z-6 y Z-7, que tomaron forma en Astilleros de Cádiz con los nombres de *Elcano* y *Calatrava*, no solo señalaron un hito en la historia de la construcción naval española, sino que, además, fueron novedosos en su momento, pues aportaron nuevos elementos técnicos.

Ambos buques, los primeros de su tipo con toda la superestructura a popa y dos chimeneas paralelas rematadas con sombrerete, fueron equipados con el sistema free flow, que permitía la automatización completa de las operaciones de carga y/o descarga de crudos y, además, para el seguimiento de las maniobras les fue instalado un sistema de circuito cerrado de televisión; novedades que en 1964 y 1965 fueron ampliamente comentadas en los medios profesionales e informativos de la época.

### 10.6.3 OPTIMIZACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE UN BUQUE

En diciembre de 1968, Elcano inició una política de investigación desde el punto de vista como armador, razón por la cual contrató con la Asociación de Investigación de la Construcción Naval (AICN) un estudio de optimización para el transporte de carbón entre Hampton Roads (EE.UU.) y Gijón, y de transporte de mineral y de grano en bodegas alternas, incluyendo tanques altos, en buques tipo bulkcarrier.

Los estudios se realizaron no solo para el uso de Elcano, sino también para ponerlos a disposición de otros armadores que contratasen, al respecto, la asistencia técnica de los servicios correspondientes de ENE. El estudio tenía por objeto determinar las características principales del buque o buques óptimos para este tráfico, considerando la velocidad, eslora entre perpendiculares, manga y calado, y el criterio de optimización, la rentabilidad máxima a la inversión (beneficio neto anual dividido por la inversión total).

Los datos básicos consistían en cargas anuales a transportar, factor de estiba, fletes y número de días en puerto para carga y/o descarga. Para el programa de resultado económico, eran datos de entrada todos los gastos del buque, incluyendo tripulación, mantenimiento, aprovisionamiento, puerto, seguro, combustible, amortización, interés de los créditos y gastos generales.

El precio del buque se estimó de acuerdo con datos internacionales convenientemente traducidos a la construcción en España y de los astilleros españoles para buques tipo “bulkcarrier”; tenía en cuenta las variaciones que durante la vida útil podían experimentar los distintos gastos e ingresos. El programa de

---

<sup>122</sup> *Ibidem.*

optimización se componía en esencia de un sistema para generar buques, un programa de proyecto y otro de valoración del resultado obtenido.

#### 10.6.4 ANÁLISIS POR ORDENADOR DE LA ESTRUCTURA DEL PETROLERO *MELILLA*

En 1969, la División Técnica de Elcano realizó, por primera vez en España, el estudio de estructuras por ordenador para obtener la distribución de tensiones en la estructura del petrolero *Melilla –Cartagena*, sobre el proyecto–, de 161.000 TPM, propiedad de Fletamentos Marítimos (MARFLET), en los diferentes casos de carga. La realización de este estudio era totalmente necesaria, ya que hasta entonces ciertos elementos primarios de su estructura se consideraban como indeformables. Sin embargo, la aparición de algunas deformaciones demostró que la hipótesis de partida no era real.

La consecuencia que se deducía era que ningún elemento primario de la estructura podía estudiarse independientemente de los demás y, por tanto, era necesario realizar estudios estructurales tridimensionales, que solo podían ser abordables al contar con la ayuda básica de los ordenadores y la creación de programas de análisis estructurales, como el Stress, Fran y Strudl de IBM.<sup>123</sup>

La estructura considerada para el Stress era del tipo Space Frame, en la cual cada nodo tenía seis grados de libertad: tres para desplazamientos según los ejes absolutos de la estructura y tres para rotaciones. Se hacía salvedad en los soportes, tanto de los propios de la estructura como de los que tenían en cuenta la simetría del sistema, a los cuales, en función de la estructura, se les restringía algunos grados de libertad.

Los casos de carga a estudiar para este buque fueron obtenidos de los cuadernos de carga correspondientes y eran los más desfavorables para los distintos elementos de la estructura. Se tuvo en cuenta en los calados de cada caso la adición o sustracción de la semiola para estudiar las condiciones más desfavorables del mismo.

En el análisis de las tensiones obtenidas no solo habría de procurarse que la tensión compuesta no sobrepasase un determinado valor, sino que, independientemente de ello, el esfuerzo cortante aislado debía ser inferior a un valor límite, ya que una de las causas más importantes de deformaciones y roturas en petroleros eran los enormes esfuerzos cortantes a los que estos buques se encuentran sometidos.<sup>124</sup>

#### 10.6.5 PROYECTO CASTILLO DE LA MOTA

La División Técnica de la Empresa Nacional Elcano desarrolló un proyecto de automatización naval denominado “Proyecto *Castillo de la Mota*”. Esta investigación fue iniciada por ENE a mediados de 1971, instalándose un ordenador en agosto de 1972 a bordo del buque *Castillo de la Mota*, con el fin de controlar y mejorar las diversas aplicaciones de la navegación. Dada la importancia y complejidad de una investigación de este tipo, Elcano recurrió a la colaboración de determinadas entidades técnicas especializadas en algunas áreas del proyecto.

Entre estos acuerdos de colaboración cabe mencionar los siguientes: Laboratorio de Automática de la ETS de Ingenieros Industriales de Barcelona, para el desarrollo y realización del sistema de interconexión entre el radar y el ordenador para el sistema anticolidión; con el Centro de Técnica Naval (CETENA), para el intercambio de información y experiencias entre el Proyecto Esquilino y el Proyecto

---

<sup>123</sup> Aunque la utilización del Stress estaba limitada a una estructura que tuviera como máximo 125 nodos y 250 barras, permitía el estudio de un tanque completo de un petrolero, ya que al considerar una doble simetría, poniendo en los soportes las condiciones adecuadas, se reducía la estructura a un cuarto de la longitud de un tanque. Se estimó que dicha estructura era la más idónea para el caso concreto del buque *Melilla*, ya que por llevar dos vagras y dos esloras laterales, así como el mamparo longitudinal axial, el desplazamiento relativo entre el costado y el mamparo longitudinal estanco era prácticamente despreciable.

<sup>124</sup> Instituto Marítimo Español (IME). *Ibidem*.

*Castillo de la Mota*, principalmente en las áreas de optimización de la ruta y gobierno automático; con el Bureau Veritas, para el estudio teórico del comportamiento del buque en la mar; con la Asociación de Investigación de la Construcción Naval (AICN), para ensayos con modelos en canal y con Magnavox para la integración de programa del satélite en el sistema global de navegación.

El sistema estaba controlado por un ordenador digital, con una memoria de 24k y un tamaño de palabra de 16 bits más uno de paridad y con un ciclo de 980 nanosegundos. Poseía las opciones de Acceso Directo a Memoria (DMA) a través de dos canales asignables a cualquier canal de entrada y/o salida y la de punto flotante de hardware; tenía incorporado un generador de tiempos, necesario para el sistema al trabajar en tiempo real y como almacenamiento secundario poseía una unidad de discos, compuesta por uno fijo y uno móvil, con una capacidad total de cinco millones de palabras de 16 bits.

Si bien el objetivo fundamental del proyecto era la concepción de un sistema integrado computerizado de navegación, a efectos expositivos se podían agrupar los diferentes programas en los siguientes subsistemas, aunque empleasen subrutinas comunes y las salidas de un programa se utilizasen como entradas en otros: optimización de la ruta, posicionamiento del buque por satélite, cálculos de navegación, gobierno automático y sistema anticollisión. Las distintas funciones de navegación que fueron automatizadas con el ordenador debían integrarse en un sistema coordinado, de tal forma que unos programas se engarzaban con otros al objeto de optimizar el conjunto de la navegación. El resultado era superior, con este concepto, que la suma de resultados de las optimizaciones independientes de cada función.

El objetivo fundamental del sistema integrado de navegación era conseguir una mayor rotación del capital invertido por el armador, aumentando el número de viajes realizados por el buque al reducir el tiempo de navegación, todo ello compatible con un determinado grado de seguridad que limitara el riesgo de la inversión a unos niveles mínimos.

Dicho sistema partía del programa de optimización de la ruta. Mediante este programa, el capitán del buque trazaba en puerto cuál había de ser el plan para la travesía; para ello introducía en el ordenador las coordenadas de los puertos de salida y llegada o de los puntos de recalada, en el caso de que deseara o necesitara pasar por puntos intermedios determinados. Del equipo de radiofacímil obtenía los datos de previsión meteorológica para los días inmediatos a la partida, introduciendo en el ordenador los datos de altura de ola y su dirección correspondientes a las distintas zonas de navegación. El ordenador poseía en memoria las tablas de corriente en dirección e intensidad de las diferentes zonas del océano, así como los datos estadísticos de altura y dirección de olas que se utilizarían para aquellas zonas que no estuvieran cubiertas por la información meteorológica a corto plazo.<sup>125</sup>

Del estudio previo de comportamiento del buque en la mar se había obtenido las curvas de velocidad máxima, en función de las condiciones de mar, de tal forma que determinados parámetros como momento flector, esfuerzo cortante y movimientos relativos, no sobrepasaran unos valores máximos predeterminados, con unas probabilidades también fijadas previamente. De ese estudio se dedujeron las tablas de velocidad máxima en función del estado de la mar, que habían sido introducidas también en la memoria del ordenador con anterioridad.

Con toda esta información y mediante el procedimiento de programación dinámica, el ordenador calculaba los puntos diarios de tránsito entre el puerto de salida y el puerto de llegada, que correspondían a la ruta de mínimo tiempo entre ambos. De esta forma, el capitán obtenía el plan de ruta óptimo antes

---

<sup>125</sup> Instituto Marítimo Español (IME). *Ibidem*.

de la salida y puesto que se había obtenido con unos datos de precisión meteorológica, debía actualizarse a lo largo de la travesía, haciéndose en la práctica con carácter diario.

La ruta calculada por el programa estaba constituida por segmentos de círculos máximos u ortodrómicos, por lo que el ordenador calculaba dentro de cada intervalo los rumbos y distancias correspondientes. No obstante, al ser la ruta ortodrómica entre dos puntos la correspondiente a la distancia mínima, presentaba el inconveniente práctico de que requería para su seguimiento un cambio continuo de rumbo en el buque. Para evitar esta dificultad, cada segmento de ortodrómica limitado por los puntos de tránsito definidos en el programa, se subdividía en varios segmentos de loxodrómica.

El sistema anticollisión se había integrado en el de navegación, debido a que de esta forma se ahorra gran número de cálculos, ya que habían sido efectuados en algunos de los programas de navegación. El objetivo de sistema integrado consistía en conseguir un nivel de seguridad elevado y minimizar el tiempo de navegación. Así se hacía una minimización macrotemporal con el programa de optimización de la ruta, al trazar el plan del viaje, ajustando la navegación diaria con el cálculo de la ruta ortodrómica, la navegación por guardia con la ruta loxodrómica mediante la navegación por estima de los intervalos entre posiciones de satélite, alcanzando así una optimización microtemporal con el programa de gobierno automático.<sup>126</sup>

### 10.7 LA CRISIS DEL PETRÓLEO (1973)

Aunque la crisis del petróleo de 1973 apareció ante la opinión pública de forma casi súbita, lo cierto es que había comenzado a gestarse desde comienzos de la década de los setenta. Los analistas consideran, entre otros aspectos importantes, el hecho de que a partir de los últimos meses de 1970 se había acabado el mercado favorable al comprador, pues los países productores habían arrebatado, no sin lucha, el ejercicio del poder a las grandes compañías petroleras, siete de las cuales dominaban el 80 % de la producción mundial.

Desde 1960 el petróleo había permanecido estable en el precio y en la práctica había perdido hasta el 20 % de su valor. Al mismo tiempo, el consumo había crecido de forma considerable, posicionándose como la fuente de energía fundamental. Así como en 1950 representaba el 37,8 % frente al 55,7 % del carbón, en 1972 el petróleo y el gas natural suponían el 64,4 % del total. El consumo anual de energía se triplicaba cada año, mientras que las nuevas reservas petrolíferas descubiertas se situaban en porcentajes inferiores. Al mismo tiempo, los grandes países industrializados, a excepción de EE.UU. y la URSS, consumían grandes cantidades de energía y para ello demandaban petróleo, procedente de los países árabes en su mayoría.

El declive de la industria carbonera ejerció una gran demanda sobre el consumo de fuel-oil, que se tradujo en una destacada revalorización de los productos y de los crudos pesados en relación con los ligeros. Y, sin embargo, el descubrimiento y desarrollo de importantes campos de gas natural apenas influyó en la evolución del anterior.

Los fletes experimentaron en 1970 una fuerte tendencia alcista como consecuencia de un sabotaje en la terminal petrolera de Sidón (Siria), cuya actividad quedó en suspenso durante unos meses por decisión del gobierno de aquel país y que constituía uno de los puntos principales de carga de las compañías españolas, CEPSA entre ellas.<sup>127</sup> Al mismo tiempo, el gobierno de Libia impuso una reducción en la

---

<sup>126</sup> Instituto Marítimo Español (IME). *Ibidem*.

<sup>127</sup> CEPSA. *Memoria 1970*, p 11.

producción, lo que también tuvo sus repercusiones en el mercado internacional y, por supuesto, en el nacional.

### 10.7.1 UN PERIODO DE INCERTIDUMBRE Y DIFICULTADES

El cierre de Sidón y la reducción de la producción de Libia provocaron un súbito alargamiento de las rutas de abastecimiento de petróleo crudo, ante la necesidad de ir a cargar al Golfo Pérsico la mayor parte de los suministros recibidos hasta entonces por el Mediterráneo. Como consecuencia se produjo un importante desfase en el abastecimiento y una disminución de las existencias de crudo en las refinerías, que se vieron obligadas a pagar unos fletes altísimos, casi sin precedentes, en el intento de sostener y reponer materia prima.

Esta situación afectó, naturalmente, a España, provocando disposiciones y medidas de la Administración, tendentes a asegurar el abastecimiento al menor costo posible. Sin embargo, la realidad superó a todas las previsiones, pues se tuvieron que contratar fletes muy caros y comprar unos crudos más caros también, sin poder impedir una alarmante disminución de los “stocks” de crudo y de productos derivados.

La situación para el fueloil llegó a ser crítica, con peligro de restricciones en el suministro a las industrias y a las centrales térmicas, lo que provocó nuevas disposiciones oficiales forzando las importaciones de crudo, por el que, naturalmente, hubo que pagar más, además de importar fueloil a precios considerablemente superiores a los de compra a las refinerías nacionales. Con estas medidas se logró, con muchas dificultades, terminar el año sin restricciones.

Los países de Europa Occidental, así como Japón, se enfrentaron a partir de entonces, sin defensa inmediata, a unos mayores costes de transporte y de energía que dificultaron su lucha comercial contra EE.UU. La dependencia de fuentes energéticas de los inestables países de Oriente Medio y de África los empujó a investigaciones petrolíferas en sus propios países o en zonas más seguras. Para Europa resultaba alentador el importante descubrimiento de yacimientos submarinos en aguas del sur de Noruega y en el Mar del Norte, mientras que en España se ponían muchas esperanzas en el pozo marino de Amposta, próximo a la desembocadura del Ebro, un hecho que despertó un considerable interés por las plataformas costeras del mediterráneo. Para España significaba la seguridad de una producción comercial bajo su propio dominio, aunque la realidad, alcanzada tras largos años de costosos sacrificios y muchos desengaños, no alcanzó los objetivos previstos.

Los países exportadores con salida al Mediterráneo y Nigeria explotaban a su favor la ventaja de su proximidad al gran mercado consumidor europeo. Libia y Nigeria se beneficiaban, asimismo, de la calidad de sus crudos de bajo contenido de azufre, y Venezuela, de su producción de crudos pesados.

El Gobierno de Libia había conseguido imponer con éxito una mayor presión tributaria a las compañías explotadoras de yacimientos petrolíferos en el país, lo que desencadenó una serie de acciones similares en otros países, que culminaron con la conferencia de Teherán, en febrero de 1971, en la que, después de unas duras negociaciones, las compañías petroleras acabaron claudicando ante la OPEC, pues aunque el acuerdo se firmó por cinco años, las condiciones fueron dictadas por éstos con un importante aumento inicial y sucesivos incrementos anuales en los precios de referencia (*posted*). A este siguió, en condiciones más duras, el acuerdo negociado en Trípoli, en abril del mismo año, para los crudos norteafricanos, de los terminales orientales del Mediterráneo y de Nigeria.

En el transcurso de 1971, Venezuela aumentó por dos veces los impuestos aplicados a las exportaciones de crudo, siendo absorbidos, total o parcialmente, por las compañías explotadoras sin merma de la producción, aunque, como es lógico, lo repercutieron sobre sus clientes, como en ocasiones anteriores.

De modo paralelo, el desorden del sistema monetario internacional, precipitado por la caída del dólar y su devaluación, a consecuencia de las dificultades que la guerra de Vietnam estaba provocando en la economía de EE.UU., llevó al presidente Richard Nixon, en agosto de 1971, sin consulta previa con sus aliados, a desligar el oro del patrón-oro, sistema acuñado en Bretton Woods desde 1944 y que hasta entonces había garantizado la estabilidad monetaria. Cuando aquella situación llegó a su fin, provocó que las principales monedas del mundo occidental flotaran en un contexto de gran inestabilidad.

En el plano internacional habían acontecido algunos hechos muy significativos. A principios de 1971, el presidente de Argelia, Huari Bumedian, anunció la nacionalización del 51 % de la industria petrolera nacional, que hasta entonces estaba controlada por Francia. Con un pretexto de tipo político –la ocupación por Irán de unas islas del golfo Pérsico– los intereses de BP en Libia fueron igualmente nacionalizados en diciembre de 1970. En este país era notorias las presiones sobre determinadas compañías norteamericanas y las continuas amenazas de restricciones en la producción. El cuadro, poco alentador, se completaba con el exacerbado nacionalismo sudamericano, con Venezuela a la cabeza, para imponer condiciones cada vez más duras en todos los sectores.

Los países exportadores de petróleo consolidaron las posiciones ganadas en 1970, tras los acuerdos de Teherán y Trípoli, “en cuyos plazos y condiciones poco se puede ya confiar” y mantuvieron los precios firmes e incluso los elevaron, a pesar de la crisis económica mundial, “y conservaron la iniciativa para atacar donde y cuando quieren en busca de nuevas ventajas. La consecuencia no puede ser otra que el encarecimiento progresivo de la energía. Cabe preguntarse hasta cuando, pues, indudablemente, tiene que haber un límite para esta actuación desenfadada”<sup>128</sup>.

Sin embargo, el desarrollo tecnológico de los países en vanguardia y su capacidad de reacción e iniciativa permitieron abrigar nuevas esperanzas para un futuro a largo plazo. Las compañías petroleras comenzaron a desviar sus colosales esfuerzos de investigación hacia zonas y países más estables. En el Mar del Norte, en las zonas costeras de Noruega, Dinamarca e Inglaterra, se produjo un impresionante despliegue de medios para investigación y sondeos marinos. En la misma línea se trabajó en Alaska, pese a las restricciones impuestas por la Administración de EE.UU. argumentando motivos ecológicos. Ecuador y Perú, Indonesia y Australia aportaban nuevas esperanzas de producción libre cuantiosa y en Nigeria, a pesar de su adhesión a la OPEP, se concentraba un gran esfuerzo de investigación debido a su posición geográfica y la calidad de sus crudos. Si las circunstancias lo aconsejaban, la industria internacional preveía la explotación de los gigantescos yacimientos de crudos pesados y de pizarras bituminosas existentes en Canadá y en EE.UU., además del desarrollo de la energía nuclear, solar, geotérmica, de mareas, etc.

En 1972, CEPSA hablaba claramente de crisis mundial del petróleo, que seguía en pleno apogeo por las tensiones creadas y el alcance de sus repercusiones. Sin embargo, parecía que la opinión pública todavía no había tomado conciencia plena de la realidad insalvable del aumento progresivo e ininterrumpido del coste de la energía, del precio de los productos petrolíferos, consecuencia del hecho del cambio que había supuesto una inversión de valores, pues el mercado había pasado de las manos del comprador a las del vendedor. “Tampoco ni siquiera ha intuido otra realidad del momento: la de que lo esencial es asegurar el abastecimiento, no importa a qué precio”<sup>129</sup>.

Con la nacionalización de determinados intereses petrolíferos en Irak y los oleoductos que atraviesan Siria, en 1972 se produjo un hecho fundamental y decisivo para los propósitos de los países productores: el acuerdo de participación estatal en las compañías que extraían petróleo en los países de la OPEP, que

---

<sup>128</sup> CEPSA. *Memoria* 1971, p. 13.

<sup>129</sup> CEPSA. *Memoria* 1972, p. 17



fue suscrito, después de una negociación ardua y tenaz, en diciembre del citado año por Arabia Saudí y Abu Dhabi y, posteriormente, por Kuwait y Qatar.

A principios de 1973, Argelia consiguió imponer la base del 51 % para los acuerdos de exploración y Libia consumó la anunciada participación del 50 %. En febrero, el gobierno de Irak llegó a un acuerdo con Iraq Petroleum Co. para la nacionalización de los campos petrolíferos del norte del país, a cambio de una indemnización económica y que dejara libres los campos del sur, sobre los que dicha compañía proyectaba grandes inversiones.

En marzo, el sha de Persia dispuso que la empresa nacional NIOC se hiciera cargo de todos los intereses petrolíferos del consorcio de compañías explotadoras de los recursos petrolíferos del país. A cambio se comprometió a garantizar su abastecimiento a largo plazo y a tratarles como clientes preferenciales. En junio, la OPEC celebró su segunda reunión en Ginebra, en la cual, sobre el marco de lo acordado en la anterior, elevó los precios para compensar dos devaluaciones del dólar.

En agosto, Libia impuso su participación del 51 % a todas las compañías que operaban en el país. En septiembre, los países miembros de la OPEC, conscientes de la situación inflacionaria general, empezaron a considerar otras posibles elevaciones de precios, mientras Argelia aplicaba unilateralmente nuevos incrementos, con carácter retroactivo a febrero.

En octubre, durante la guerra árabe-israelí, la OPEC conmovió al mundo anunciando la subida del 70 % en los precios *posted*, con la determinación de que, en adelante, éstos ya no serían negociables. Irak aprovechó la guerra para nacionalizar los intereses holandeses y de EE.UU. de la Iraq Petroleum Co. en los campos petrolíferos del Sur (Basrah), antes citados. Las ventas de crudo por concurso comenzaron a imponerse, sobre todo en Irán y Argelia incluyó nuevas condiciones en sus contratos de venta que obligaban a los compradores a financiar los gastos de exploración del país.

Por otro lado, la guerra árabe-israelí originó la utilización del petróleo como arma política mediante reducción de la producción, embargo y limitación de suministros, discriminados, y elevación de los precios que, en el mes de septiembre y en diversas etapas, había ya duplicado el nivel de principios de año y multiplicado por diez el de 1970.

El 16 de octubre de 1973, cuando todavía la guerra del Yom Kippur no había concluido, los países de la OPEP reaccionaron al apoyo que Occidente prestaba a Israel con una brusca subida del precio del petróleo, que desestabilizó por completo la economía internacional. En el último trimestre del año el crudo se multiplicó por cuatro —el barril pasó de tres a doce dólares— y los países árabes establecieron un embargo de petróleo contra los países que más se habían destacado en su apoyo a Israel, entre los que figuraban EE.UU. y Holanda, situación que se prolongó hasta el verano de 1974. Argumentando, además, la afirmación de que las reservas estaban agotándose, también se decidió una reducción de la producción entre un 15 y un 20 % y, a continuación, hacerlo en un cinco por ciento mensual hasta que Israel abandonara los territorios ocupados. Sin embargo, este sistema de limitación de la producción acabó dañando a los propios países productores, por lo que abandonaron lo que, en realidad, era claramente una medida de presión.

Cuando estalló la guerra no tardó en hacerse sentir un parcial desabastecimiento de petróleo como consecuencia de las voladuras de las terminales de carga del Mediterráneo y del régimen de cuotas aplicado por las grandes compañías a sus clientes españoles, tras las restricciones en la producción de crudo impuestas progresivamente por los países árabes. De ahí surgió la prohibición de exportar a los refinadores españoles y la necesidad de importar fueloil aún a precios muy caros.

La inclusión de España, Inglaterra y Francia en la lista de países amigos de los árabes restableció la situación de abastecimiento normal, con recuperación incluso de las cantidades de crudo adeudadas por las grandes compañías bajo contrato, aunque se pasaron grandes dificultades durante dos meses.

El proceso seguiría una fuerte escalada, de modo que el precio del crudo se multiplicaría por cinco entre 1973 y 1974 y después subiría un 150 % entre los años 1979 y 1980. Además de la demanda en constante aumento, el impacto de los precios del petróleo de finales de la década estaría motivado por la fuerte inestabilidad en la región que producía la mayor parte del petróleo consumido en el mundo y cuyo flujo principal procedía del Golfo Pérsico, cerrado por el estrecho de Ormuz.

La caída del sha de Persia, el 16 de enero de 1979, a quien sustituyó la revolución iraní del ayatollah Jomeini y la guerra entre Irán e Irak, se convirtieron en factores que contribuyeron decisivamente a que el barril de petróleo alcanzara a finales de 1981 el precio de 34 dólares. En el plazo de ocho años, el crudo se había multiplicado por diez.

El impacto en la economía mundial fue grave, hasta el punto de que diversos analistas coinciden en señalar que cambió la fisonomía económica del planeta. Europa y Japón dependían en mayor medida de las importaciones de EE.UU. En la economía del viejo continente la factura petrolífera pasó del 1,5 al 5 % del Producto Nacional Bruto, cuando el volumen del petróleo consumido había disminuido. La inflación, que hasta el momento era entre un 4 y 5 % anual, se multiplicó hasta niveles inesperados y se hizo habitual que alcanzara dos dígitos. En Gran Bretaña e Italia, por diversas razones, el problema fue especialmente agudo. Todas las economías de los países industrializados recurrieron a planes de austeridad, lo que conllevó, de forma inevitable, una disminución del consumo y del nivel de vida.

En 1973 y en contra de las previsiones pesimistas de los últimos meses del año, la producción mundial aumentó en unos 225 millones de toneladas con respecto a 1972, equivalentes a un 8 %, superando las cifras de 2.800 millones de toneladas, que corresponden a más de 55 millones de barriles diarios. Las reservas de crudo se estimaban en unos 682.000 millones de barriles, de los cuales 103.000 millones pertenecían al bloque socialista, es decir, sólo el 16 % frente al 84 % restante de los demás países.

Nació 1974 en plena turbulencia, con una inflación desatada, subidas espectaculares de los precios de las materias primas, embargo y limitación de la producción petrolífera y, por ende, crisis energética, derrumbamiento del sistema monetario internacional, recesión, etc., con las más negras perspectivas inmediatas y futuras. El análisis de las causas, consecuencias, remedios y posible duración de la crisis económica se comparó entonces con el “crack” de 1929.

Las dificultades de abastecimiento de los primeros meses de 1974 fueron desapareciendo paulatinamente, hasta llegar a junio del citado año con una oferta sobrante, que se mantuvo, pese al recorte en la producción. Los precios siguieron “in crescendo”, como término medio hasta diciembre, en que se logró la estabilidad, terminando con la situación anormal anterior de existir simultáneamente en el mercado hasta tres niveles de precio para un mismo crudo: el de contrato antiguo con compañías productoras, más favorable; el de contrato a corto plazo suscrito sobre la marcha, más elevado y el de participación o empresa estatal de país productor, que era el más alto de todos. Además, la sobreoferta antes mencionada y la espectacular baja de los fletes hicieron posible, a partir de julio, la compra spot, o de cargamentos aislados, a precios de ocasión.

Durante este período se apreció, asimismo, una creciente participación de los países productores en el crudo obtenido en su territorio por las compañías petrolíferas. Del 25 % inicial se pasó, según los casos,

al 40 %, 50 %, 60% e incluso la total nacionalización, con acuerdos comerciales para la entrega de una parte de la producción<sup>130</sup>.

Grandes planes a corto, medio y largo plazo de los países productores, con ambiciosos objetivos, que se antojaban inalcanzables: dominar el transporte, el refinó, la industria petroquímica... salvo contadas excepciones, con una escasa capacidad para invertir en el propio país, con la rapidez necesaria, los ingentes capitales acumulados. De ahí nacieron las inversiones exteriores y el estudio del reciclaje de los llamados petrodólares.

Paralelamente, se produjo una reacción creciente de los consumidores que se asociaron –aunque con algunas excepciones- para enfrentarse al problema energético, respondiendo al desafío y llegando a la amenaza de intervención militar. Se intensificó enormemente la investigación petrolífera y el estudio de otras fuentes energéticas; se controló y redujo el consumo –se había acabado el despilfarro- y se aprovechó al máximo los recursos propios o los no politizados –carbón, energía nuclear, etc.–, además del descubrimiento de nuevos yacimientos con reservas importantes, cuya puesta en producción exigía varios años para su desarrollo, evaluándose unas reservas recuperables y se presuponía la existencia de otras potenciales.

Por lo que se refiere a los precios de los productos petrolíferos, algunos alcanzaron, a la par que los petroquímicos, niveles altísimos y en ciertos casos sin precedentes, mientras duró la escasez del crudo, y no sólo por esta causa sino también por acumulación de “stocks”, sobre la base especulativa de un precio creciente para el petróleo.

Sin embargo, la recesión económica, con la disminución en el consumo y la sobreoferta de crudo, empezó a hacer sentir sus efectos a mediados de año, provocando el desplome de los precios durante el verano. Los intentos de negociación del bloque comunitario no dieron resultado, fracasando también los de compra Estado-Estado y los del grupo de principales países consumidores frente a los vendedores. Una vez más, el oportunismo de Libia dio otro golpe con la nacionalización de todos los intereses norteamericanos, mientras Kuwait, previa negociación, consiguió el 60 % de participación.

### 10.7.2 CONSECUENCIAS PARA LOS ASTILLEROS

El sector naval, muy dependiente de los flujos del comercio internacional, se vio arrastrado a una situación de crisis sólo comparable a la sufrida tras el crack de 1929. Frente a un crecimiento sostenido de un siete por ciento anual registrado en el periodo 1963/73, la caída de un ocho por ciento en el tonelaje marítimo internacional transportado en 1975, unido a la salida al mercado de los buques contratados durante la etapa de euforia naviera previa a 1973, provocaría un exceso de oferta de flota que, inmersa en un mercado cambiante, se traduciría en una caída generalizada de los fletes y, en consecuencia, un amarre generalizado de buques. Como se aprecia en la tabla 10.17, sólo entre 1974 y 1975 casi 24 millones de toneladas de registro bruto quedaron fuera del mercado internacional a la espera de mejores tiempos.

Las imágenes de grandes buques petroleros, “*bulkkarriers*” y frigoríficos amarrados en los principales puertos del mundo, en fiordos y en bahías suficientemente protegidas se convirtió en una imagen habitual en el transcurso de los años setenta y ochenta. En el caso de la flota petrolera española, se produjeron amarres prolongados en fiordos de Noruega, en la ría de Vigo y en las bahías de Mahón, Algeciras y Cádiz.

---

<sup>130</sup> CEPSA. *Memoria* 1974, p. 18.

Si la situación para los navieros era muy preocupante, para los astilleros occidentales el panorama se complicaría en extremo. La cancelación generalizada de pedidos por parte de los armadores, unido al crecimiento generalizado de los costes industriales acarrearía la desaparición de la mayoría de los astilleros europeos, que sería progresivamente desplazado hacia países asiáticos (Japón y Corea del Sur), como puede comprobarse en la tabla 10.18, referido a la evolución de la capacidad disponible en astilleros europeos y asiáticos en el periodo comprendido entre 1975 y 1989.

Tabla 10.17 Tonelaje amarrado 1973-1976

Año	Tonelaje amarrado
1973	837.000 TRB
1974	1.551.000 TRB
1975	25.018.000 TRB
1976	19.350.000 TRB

Fuente: *General Council of British Shipping (Chamber of Shipping UK)*

Tabla 10.18 Capacidad de los astilleros europeos y asiáticos 1975-1989

Año	Europa *	Japón	Corea del Sur	Total mundial
1975	6.300.000	9.000.000	400.000	22.400.000
1989	2.700.000	5.700.000	2.100.000	16.300.000
(%)	-57 %	-37%	425%	-27%

Fuente: Uninave (\*) Europa Occidental. CGT

En el plazo de catorce años, la capacidad mundial disponible en los astilleros cayó en un 27%. En los astilleros europeos occidentales alcanzó el 57% y en Japón la caída fue del 37%; por el contrario, los astilleros de Corea del Sur aumentaron su capacidad en un 425%. El criterio de la ventaja competitiva actuaba a favor de las economías emergentes de los países asiáticos, favorecidos por el desplazamiento del capital y la tecnología naval de Japón, en un intento por encontrar una continuidad a su posición dominante.

## 10.8 COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA. LA TRANSICIÓN DEL PASAJE A LA CARGA (1957-1975)

El fallecimiento del conde de Ruiseñada motivó el acceso a la presidencia de Compañía Trasatlántica de su hijo Alfonso Güell y Martos, que desde 1957 figuraba como vocal al consejo de administración de la empresa naviera. En octubre de 1958 heredó el título de marqués de Comillas, siguiendo de ese modo una tradición no escrita por la que el presidente de Trasatlántica sería el titular del marquesado de Comillas. Alfonso Güell tenía 25 años, escasa experiencia y poco empeño por dirigir en primera persona los destinos de la centenaria compañía, responsabilidad que recaería en la figura de su mentor José María Ramón de San Pedro. Ciertamente es que el peso específico de la familia en el seno de Trasatlántica era escaso, de apenas el 10% del capital social, entonces de 300 millones de pesetas, como se puede apreciar en la tabla 10.19.

En 1958 Trasatlántica se enfrentaba a graves problemas de liquidez como resultado de la adquisición de los trasatlánticos *Begoña* y *Montserrat*, lo que le llevó a solicitar un crédito de 175 millones de pesetas al Banco de España y que, como explica Díaz Cano, le sería concedido en contra de su propia

normativa.<sup>131</sup> La situación financiera se complicará con los problemas surgidos en el pago de los derechos reales<sup>132</sup> de los buques *Virginia de Churruca*, *Satrústegui*, *Covadonga* y *Guadalupe* y la incorporación del buque *Ibérico*, cuya compra se resolvió después del fracaso de las negociaciones para la adquisición de los buques *Díaz de Solís* y *Pedro de Valdivia*.<sup>133</sup> Por el buque *Ibérico*, Trasatlántica pagó 106,6 millones de pesetas, de ellos 70 millones en acciones, 10 millones en efectivo y 26.657.005 pesetas en concepto de crédito naval a favor del ICRN. Para hacer frente a esta situación, Trasatlántica realizó dos ampliaciones de capital, la primera de 50 millones de pesetas y la segunda de 11 millones de pesetas, con lo que el capital social se situó en 361 millones de pesetas, representado por 56.762 acciones ordinarias de 500 pesetas de valor nominal.

Tabla 10.19 Composición accionarial de Trasatlántica (1957)

Accionista	Acciones ordinarias	Acciones preferentes A	Capital social	(%)
Juan Claudio Güell y Churruca	22.488	39.311	30.899.500	10
Banco de Vizcaya		73.506	36.753.000	12
Banco Atlántico		22.370	11.185.000	4
Banco Mercantil e Industrial		38.333	19.166.500	6
Banco Ibérico		31.845	15.922.500	5
Banco Guipuzcoano		350	175.000	0
Roviralta y Cía.		17.193	8.596.500	3

Fuente: acta junta general ordinaria CTE 1975 (Díaz Cano, *op. cit.*, p. 182)

De modo que, como hemos visto, parte de esta ampliación de capital estaba formada por el valor tasado del buque *Ibérico*, que en 1961 fue renombrado *Almudena*.<sup>134</sup> Las limitaciones técnicas y operativas de esta incorporación demostrarían en poco tiempo que no se ajustaba a las necesidades del tráfico trasatlántico, aunque su adquisición había servido para que la familia Fierro desembarcara en el accionariado de Trasatlántica.<sup>135</sup>

En el estreno de la década de los años sesenta, Trasatlántica tenía una flota de nueve buques, dos de ellos con casi cuarenta años de existencia y el resto oscilaba entre mediados de la década de los cuarenta y el primer tercio de los cincuenta, más al recién añadido *Almudena*, que estaba en servicio desde 1956. En la tabla 10.20 detallamos la composición de la flota en 1960.

Los gestores de Trasatlántica adolecieron de estrategia y visión de futuro en la previsible evolución del sector marítimo a corto y medio plazo. De la lectura de las memorias anuales entre 1959 y 1964, da la impresión, a priori, de que la compañía española no concedía la debida importancia al desarrollo de la aviación comercial, que en muy poco tiempo consiguió arrinconar a la flota de trasatlánticos mundial

<sup>131</sup> El Banco de España no podía conceder préstamos superiores a 90 días. Después de cinco meses de negociaciones y presiones, Trasatlántica consiguió un crédito de 175 millones de pesetas, que le sería abonado en cuatro plazos.

<sup>132</sup> Trasatlántica pretendió la exención del pago de derechos reales acogiéndose a la ley de 1956. Sin embargo, la Administración tributaria entendía que no procedía, por lo que le reclamaba 18,8 millones de pesetas en dicho concepto más la sanción correspondiente.

<sup>133</sup> Naviera Aspe pedía 340 millones de pesetas por ambos buques, sobre los que descontaba el préstamo hipotecario pendiente.

<sup>134</sup> Construido en Astilleros de Cádiz y en servicio desde enero de 1956, estaba compartimentado en cuatro bodegas y disponía de camarotes para cuatro pasajeros. Este buque fue el "barco de los castigados", al que iban destinados aquellos oficiales y tripulantes que habían cometido algún error o falta grave.

<sup>135</sup> Para más detalles de la familia Fierro, véase: SAN ROMÁN, Elena (2011). *Ildefonso Fierro. La aventura de un emprendedor*, Lid Editorial Empresarial, Madrid. A bordo de este buque, en un viaje a Oriente, escribió José María Gironella (1917-2003) su novela *Personas, ideas, mares*, publicado en su primera edición en 1963 por Editorial Planeta.

entonces existente y que, en el caso que nos ocupa, la abocaría a un panorama mercantil más oscuro del que entonces padecía.

Trasatlántica desaprovechó entonces y volvería a hacerlo en el futuro, el nicho de mercado que representaba la carga general y mantuvo una estrategia equivocada para mantener una flota de buques de pasaje y buques mixtos, cuyo cometido había llegado a su fin. Sin embargo, la realidad es tozuda y en la memoria de 1960 deja constancia de que “los índices de disminución del tráfico marítimo y el crecimiento del tráfico aéreo, que han ido aumentando respectivamente a lo largo de treinta años, presentan, por primera vez, una suavización en sus tendencias respectivas.”<sup>136</sup> En 1962, Trasatlántica reconoce que “se reafirma, pues, la necesidad de actualizar los medios de transporte masivo que solo la navegación marítima proporciona, porque ninguna colectividad puede prescindir de ellos.”<sup>137</sup>

Tabla 10.20 Flota de Compañía Trasatlántica (1960)

Buque	Año	TRB	Pasajeros	BHP	Velocidad
<i>Habana</i>	1923	10.551	114	8.000	15
<i>Marqués de Comillas</i>	1928	9.922	930	8.000	15
<i>V. de Churruca</i>	1947	6.618	230	7.000	17
<i>Satrústegui</i>	1948	6.618	230	7.000	17
<i>Guadalupe</i>	1952	10.225	86	7.300	17
<i>Covadonga</i>	1953	10.225	86	7.300	17
<i>Begoña</i>	1945	10.139	946	6.600	17
<i>Montserrat</i>	1945	9.007	846	6.600	17
<i>Almudena</i>	1956	3.807	6	3.400	12

Fuente: Memoria Compañía Trasatlántica (1960)

A pesar del reconocimiento a la realidad, Trasatlántica consideró en 1959 la posibilidad de sustituir los buques *Covadonga* y *Guadalupe* por un trasatlántico de 20.000 TRB, de construcción nacional, con capacidad para un millar de pasajeros y una velocidad de 20 nudos. El proyecto no pasó del papel, pero la dirección seguiría insistiendo en esa posibilidad, de modo que en 1963 planteó ante la Administración marítima la construcción de dos buques de 23.000 TRB cada uno, propulsados por turbinas de vapor o la construcción de dos buques de 13.000 TRB para un millar de pasajeros y 20 nudos de velocidad. Ninguna de estas opciones encontró el apoyo favorable de la Subsecretaría de la Marina Mercante, por lo que Trasatlántica planteó entonces una reforma para mejorar la habilitación de los buques *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*, que tampoco obtuvo el beneplácito de la Administración.

Lo cual, como señala Díaz Cano, “con esta cerrazón, y con la perspectiva que otorga el paso del tiempo, se puede concluir que Trasatlántica perdió diez años en los que pudo haber reenfocado su negocio naviero hacia otras cargas y otros tráficos. El inmovilismo y la tradición que siempre acompañaron el devenir de la naviera, abrirán una vía de agua en la línea de flotación de Trasatlántica que la abocará a un modelo naviero obsoleto y caduco.”<sup>138</sup>

En 1960 se restablecieron las relaciones contractuales entre el Estado y Trasatlántica, con un contrato directo para cubrir los servicios marítimos de ultramar. Trasatlántica acudió, una vez más, al discurso patriótico para favorecer el acuerdo y mediante decreto de Presidencia del Gobierno<sup>139</sup>, de 29 de

<sup>136</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria* 1960.

<sup>137</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria* 1962.

<sup>138</sup> DÍAZ CANO, *op. cit.*, p. 185.

<sup>139</sup> Boletín Oficial del Estado, 30 de diciembre de 1960.

diciembre del citado año, se estableció la prestación de servicios regulares por una cuantía anual de 46,5 millones de pesetas, para tres líneas con buques mixtos de carga y pasaje de 6.500 TRB y una velocidad de 17 nudos.

Los buques asignados tenían que ser de construcción nacional, lo cual justificaba un plazo para la sustitución de los trasatlánticos *Begoña* y *Montserrat* y penalizaba a la naviera con la suspensión de la subvención si la sustitución de estos no se producía dentro del plazo convenido. La subvención tendría una revisión bianual y sería firmada el 28 de julio de 1961 y ratificada mediante orden ministerial de 20 de enero de 1962, de modo que en el bienio comprendido entre 1960 y 1961 Trasatlántica ingresó por este concepto 89.148.193,15 pesetas.<sup>140</sup> Varios acontecimientos destacados jalonaron los anales de la Compañía Trasatlántica en dicho año, relacionados con el triunfo de la revolución de Fidel Castro en Cuba.

En octubre de 1960, Pescanova se interesó por el buque *Habana*, para su posible reconversión en factoría flotante. Trasatlántica ofreció un contrato en *bare boat* por importe de 350.000 pesetas mensuales con opción a compra en 28 millones de pesetas o la venta directa por importe de 25 millones de pesetas. Pescanova contraofertó un precio cerrado de 24 millones de pesetas, con fecha límite hasta el 15 de diciembre de 1960, que sería prorrogado por un mes más, hasta el 15 de enero de 1961. Entonces no hubo acuerdo y habría que esperar hasta noviembre del citado año, en que fue vendido en 19,8 millones de pesetas, pagaderas en seis semestres. Pasó a la propiedad de Pescanova, que lo reconvirtió en buque factoría y comenzó una nueva etapa en la que operó como nodriza en los caladeros africanos con base en Walvis Bay rebautizado con el nuevo nombre de *Galicia*<sup>141</sup>.

Recién estrenada la década de los sesenta, las sociedades de clasificación advirtieron a Trasatlántica sobre la antigüedad del buque *Marqués de Comillas*, que entonces tenía capacidad para 570 pasajeros, tras la última reforma efectuada y cuya explotación resultaba deficitaria. La dirección de la compañía tomó la decisión de amarrarlo a la espera de una reparación que permitiera recuperar la nota e incluso su posterior venta, razón por la cual en diciembre del citado año se acordó una modernización para aumentar su capacidad a 928 pasajeros. La mejor oferta la presentó ASTANO y el buque arribó a Ferrol, donde en diciembre de 1961 se produjo un pavoroso incendio que precipitó su final. Evaluados los daños, que la prensa de la época calcularía en la cifra de cien millones de pesetas, se decidió su desguace.<sup>142</sup>

Trasatlántica recibió una indemnización de 50 millones de pesetas y anotó dos bajas en su flota, las de los buques *Habana* y *Marqués de Comillas*, cuya obsolescencia era una fuente de pérdidas en las cuentas de explotación. De modo que la flota de la compañía estaba compuesta entonces por siete buques, seis mixtos de carga y pasaje y un carguero puro.

En 1961 se habían reanudado las relaciones contractuales con el Estado, cuya escritura de contrato se firmó el 28 de julio del citado año y sería ratificada mediante orden ministerial de 20 de enero de 1962. Varios acontecimientos destacados jalonaron los anales de la Compañía Trasatlántica en dicho año, relacionados con el triunfo de la revolución de Fidel Castro en Cuba.

En 1964 Trasatlántica realizaba gestiones para renovar su flota y para ello mantuvo reuniones previas con el subsecretario de la Marina Mercante, capitán de navío Leopoldo Boado Endeiza; este alto cargo propuso que fuera Elcano quien construyera los buques que demandaba Trasatlántica, para su arriendo posterior e incluyendo como precio del contrato la parte de amortización del crédito naval hasta alcanzar

<sup>140</sup> Ley 32/1961. Boletín Oficial del Estado, 24 julio de 1961.

<sup>141</sup> En 1978 rindió viaje en Vigo y posteriormente fue vendido para desguace.

<sup>142</sup> El 26 de marzo de 1962 arribó a remolque a Bilbao, donde se procedió a su desguace.

el 20% del valor del préstamo, momento en el que Trasatlántica sería la propietaria del buque condicionado a la aceptación del 80% del crédito restante. Obviamente, Trasatlántica rechazó la propuesta de Boado, dado que el gran beneficiario sería Elcano en su papel de intermediario, con la aplicación de una sobrevaloración sobre el precio de los buques. El anteproyecto, sin embargo, se plasmó en unos planos iniciales denominados B-101 y B-102, que no pasaron del papel.<sup>143</sup>

Trasatlántica continuó sus gestiones y en ese mismo año firmó un contrato con ASTANO para la construcción de dos buques de línea, en un precio de 227 millones de pesetas cada uno, con una prima de 45 millones, de modo que el valor unitario, a efectos del crédito naval, se fijó en 182 millones de pesetas. El primero de ellos fue concedido el 17 de noviembre de 1965, con un plazo de amortización de veinte años al 4% de interés. La construcción de estos buques, aunque justificada por el tipo de carga que se movía en las líneas de América, se demostraría erróneo ante el aumento progresivo de la carga en contenedores.

En 1965 llegó a la dirección general de Trasatlántica el doctor ingeniero naval Javier Pinacho Bolaño-Rivadeneira, que se encontró con una cruda realidad financiera, por lo que optó por vender una parte de la cartera de valores, a pesar de que ello acarrearía unas pérdidas de casi cuatro millones de pesetas.

A partir del último tercio de la década, Trasatlántica había orientado su política hacia el sector de carga, para lo que adquirió varios buques de segunda mano y contrató en astilleros nacionales la construcción de dos buques gemelos. El grueso de la actividad de pasaje estaba a cargo de los seis trasatlánticos, cuatro de ellos en la línea del Caribe y Venezuela, que mantuvieron las líneas asignadas con bastante dignidad y algunos percances<sup>144</sup>. Para colmo de males, en 1966 se produjo un incendio a bordo del buque *Covadonga* cuando se encontraba en el puerto de Santander, lo que supuso su inmovilización por espacio de cuatro meses y medio, lo que repercutió en la prestación del servicio en la línea de Nueva York.

El mercado demandaba mayor capacidad de carga, por lo que en 1966 se decidió la compra del buque *Beniel*, propiedad de Naviera de Exportación Agrícola (NEASA), siendo necesario para ello vender un paquete de acciones por importe de 25 millones de pesetas que poseía en Babcock & Wilcox y que había adquirido en 1963; y al mismo tiempo en marzo de 1967 se firmó un contrato en time charter para otro buque de la misma compañía llamado *Benizar*, que pasó a su propiedad en el citado año, renombrado *Comillas*, mientras que el primero recibió el nombre de *Ruiseñada*. En la tabla 10.21 detallamos las principales características técnicas de los buques citados.

Los hechos demostrarían en poco tiempo que la compra de estos buques no fue acertada, pues, aunque eran idóneos para los tráficos de corta distancia de NEASA en el Mediterráneo, sin embargo demostraron sus limitaciones en los tráficos trasatlánticos, tanto en capacidad de bodega, como en velocidad y medios de carga y/o descarga.

En 1966, además, Trasatlántica inició conversaciones con Ybarra ante una posible fusión de intereses accionariales. En realidad, esta aproximación se remontaba a comienzos de la década, cuando el conde de Ybarra y Alfonso Fierro habían mantenido los primeros encuentros, que se prolongaron a lo largo de 1961. En octubre de 1966, Trasatlántica hizo pública la existencia de conversaciones con dicho fin, lo que sería desmentido desde el escritorio de la naviera sevillana, admitiendo solo la existencia de

---

<sup>143</sup> PEÑA ALVEAR, Carlos (2010). *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*, p. 191. Ed. Tantín. Santander. Cada buque tendría capacidad para 1.053 pasajeros, 271 tripulantes y un garaje para 50 coches tipo Seat 1400. Dos motores, con una potencia de 34.000 caballos, le permitiría mantener una velocidad de 24 nudos y una autonomía de 11.000 millas a velocidad económica de 16 nudos. En tres bodegas podía cargar 3.000 m<sup>3</sup>, de ellos 300 m<sup>3</sup> de carga refrigerada.

<sup>144</sup> Para abundar en esta materia, consultar: MARRERO ÁLVAREZ, Manuel (2009). *Trasatlántica y la emigración canaria a América*, Santa Cruz de Tenerife, edición del autor; y PEÑA ALVEAR, Carlos (2010), *Historias de barcos de Compañía Trasatlántica*, Ediciones Tantín, Santander.



negociaciones para acuerdos comerciales en determinadas líneas. En realidad, las conversaciones existieron, solo que en el momento en el que Ybarra tuvo conocimiento de la situación financiera en la que se encontraba Trasatlántica –en mayo de 1967, solo en avales prestados tenía una deuda que superaba los 110 millones de pesetas– requirió de otros avales que acabaron provocando la ruptura de las negociaciones.

Tabla 10.21 Características de los buques *Ruiseñada*, *Comillas* y *Coromoto*

<b>Buque</b>	<b><i>Ruiseñada</i></b>	<b><i>Comillas</i></b>	<b><i>Coromoto</i></b>
Astillero	SECN Sestao	SECN Sestao	Bazán Cartagena
Nº construcción	082	083	
Año entrega	1958-11	1959-2	1962-5
Antecedentes	Ex <i>Beniel</i>	Ex <i>Benizar</i>	Ex <i>M.L. Velasco</i>
Registro bruto	3.234 t	3.234 t	5.228 t
Registro neto	1.919 t	1.919 t	3.132 t
Peso muerto	5.217 t	5.217 t	7.126 t
Eslora total	113,10 m	113,10 m	125,66 m
Eslora e.p.p.	103,00 m	103,00 m	117,35 m
Manga	15,88 m	15,88 m	16,70 m
Puntal	9,40 m	9,40 m	9,53 m
Calado	6,55 m	6,55 m	7,48 m
Propulsión	Un motor B&W	Un motor B&W	Un motor Sulzer
Fabricante			E.N. Bazán
Potencia	4.100 CV	4.100 CV	4.000 CV
Velocidad	15 nudos	15 nudos	14 nudos
Distintiva			

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1970)

En junio de 1968, Trasatlántica negoció la adquisición de Naviera Castellana y con ella el buque que poseía, llamado *María Luisa Velasco*, que fue renombrado *Coromoto* y conocido en el argot portuario como “el cristo de los faroles”, debido al considerable número de puntales y plumas para las operaciones portuarias. La compra de este buque, construido en el astillero de la Empresa Nacional Bazán, en Cartagena, así como la del *Ruiseñada* fue financiada por cuatro bancos<sup>145</sup> a través de una hipoteca naval.

Respecto de las nuevas construcciones contratadas en ASTANO, el 19 de mayo de 1969 se procedió a la botadura simultánea de los buques *Camino* y *Merced*, cuya entrega oficial, tras la realización de las pruebas de mar, se efectuó en enero de 1970. En este momento, Trasatlántica disponía de una flota de doce buques, la mitad cargueros puros y la otra mitad de pasaje y mixtos, como se detalla en la tabla 10.22. En la tabla 10.23 indicamos la composición de la flota de Compañía Trasatlántica en 1971.

La presencia de Javier Pinacho en la dirección de Trasatlántica se tradujo en el contrato de construcción de cuatro buques de línea, de gran capacidad de carga y una velocidad de servicio de 16 nudos, que permitiera el número de rotaciones anuales de acuerdo con una programación que pretendía mantener y hacer crecer la presencia de la compañía en los puertos del Caribe, Colombia y Venezuela, como principal referente comercial marítimo con España. Proyectados por la firma de ingeniería naval Sener y convocado concurso entre los astilleros nacionales, fue adjudicado a la Empresa Nacional Bazán y la

<sup>145</sup> En la concesión del préstamo participaron Banco Exterior de España, Banco de Vizcaya, Banco Mercantil e Industrial y Banco Ibérico.

carga de trabajo repartida entre los astilleros de Cartagena y San Fernando (Cádiz). La financiación fue el resultado de un pool formado por cuatro bancos nacionales.<sup>146</sup>

Tabla 10.22 Características técnicas de los buques *Merced* y *Camino*

Buque	Merced	Camino
Astillero	ASTANO	ASTANO
Nº construcción	216	217
Fecha contrato	19 mayo 1969	19 mayo 1969
Año entrega	1970	1970
Registro bruto	3.992 t	3.992 t
Registro neto	2.247 t	2.247 t
Peso muerto	6.940 t	6.940 t
Eslora total	126,68 m	126,68 m
Eslora e.p.p.	114,00 m	114,00 m
Manga	18,00 m	18,00 m
Puntal	10,55 m	10,55 m
Calado	7,10 m	7,10 m
Capacidad	3 bodegas / 52 TEUS	3 bodegas / 52 TEUS
Propulsión	Un motor Sulzer RD68	Un motor Sulzer RD68
Fabricante	Astilleros de Cádiz	Astilleros de Cádiz
Potencia	8.000 CV	8.000 CV
Velocidad	17 nudos	17 nudos
Señal distintiva		

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1970)

Tabla 10.23 Flota de Compañía Trasatlántica (1971)

Buque	Año	TRB	Pasaje	BHP
<i>Satrústegui</i>	1948	6.518	230	7.000
<i>V. Churruca</i>	1947	6.518	230	7.000
<i>Covadonga</i>	1953	10.225	86	7.300
<i>Guadalupe</i>	1952	10.225	86	7.300
<i>Begoña</i>	1945	10.139	946	6.600
<i>Montserrat</i>	1945	9.007	846	6.600
<i>Almudena</i>	1956	3.807	6	3.400
<i>Ruiseñada</i>	1958	3.234	12	4.100
<i>Comillas</i>	1959	3.234	12	4.100
<i>Coromoto</i>	1962	5.227	4	4.000
<i>Camino</i>	1971	3.991	0	8.000
<i>Merced</i>	1971	3.991	0	8.000

Fuente: Memoria Compañía Trasatlántica (1971)

Los nuevos buques, estéticamente agraciados, entraron en servicio en el transcurso de 1972 y recibieron los nombres de *Galeona* y *Valvanuz*, los construidos en la factoría gaditana, entregados en febrero y abril; y *Roncesvalles* y *Belén*, los construidos en Cartagena, en agosto y diciembre. Pronto ganaron merecida fama por sus destacadas prestaciones y su buen andar de 19 nudos y cubrieron las líneas del

<sup>146</sup> En esta oportunidad participaron Banco de Vizcaya, Banco de Aragón, Banco Zaragozano y Banco Industrial Fierro.

Caribe, donde el tráfico de contenedores todavía estaba en ciernes, si bien en las líneas de EE.UU. estaba en pleno auge. En la tabla 10.24 recogemos sus principales hitos y características técnicas.

Tabla 10.24 Características técnicas de los buques clase Galeona

Buque	<i>Galeona</i>	<i>Valvanuz</i>	<i>Roncesvalles</i>	<i>Belén</i>
Astillero	Bazán San Fernando	Bazán San Fernando	Bazán Cartagena	Bazán Cartagena
Año entrega	1972-2	1972-4	1972-8	1972-12
Registro bruto	5.539	5.539	5.539	5.539
Registro neto	2.736	2.736	2.736	2.736
Peso muerto	8.375	8.375	8.375	8.375
Eslora total	140,00	140,00	140,00	140,00
Eslora e.p.p.	129,75	129,75	129,75	129,75
Manga	19,28	19,28	19,28	19,28
Puntal	11,00	11,00	11,00	11,00
Calado	7,48	7,48	7,48	7,48
Propulsión	Un motor Sulzer RND68	Un motor Sulzer RND68	Un motor Sulzer RND68	Un motor Sulzer RND68
Potencia	9.900 CV	9.900 CV	9.900 CV	9.900 CV
Velocidad	19 nudos	19 nudos	19 nudos	19 nudos

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping* (1974)

Para hacer frente a las nuevas construcciones y otros compromisos financieros, en noviembre de 1969 Trasatlántica publicó una ampliación de capital por importe de 40.111.000 pesetas, mediante la emisión de 80.222 acciones preferentes de 500 pesetas. Dos meses después se acordó otra operación similar por importe de 100.277.500 pesetas y una ampliación adicional de 50.138.500 pesetas con cargo a la cuenta de regularización de balances, con lo que el capital social se situó en 551.527.000 pesetas.

Sin embargo, la colocación de estas nuevas acciones en el mercado encontró dificultades, de modo que en diciembre de 1970 todavía quedaban en cartera 37,2 millones de pesetas. Será entonces el momento en el que el grupo liderado por Ramiro Pérez-Maura, cuarto duque de Maura, adquiera este paquete y tome el control efectivo de Trasatlántica. Comienza así la etapa en la que la firma Pérez y Cía. tendrá un marcado protagonismo en el devenir de la compañía, además de la consignación de los puertos de Bilbao y Sevilla, entre otras actuaciones.

Debido a la situación financiera en la que se encontraba la compañía, el resto de consejeros aceptaron las condiciones del grupo recién llegado, produciéndose un mes después el cese de José María Ramón de San Pedro como consejero delegado –aunque mantendría el cargo de vicepresidente– y relevándole Jaime Pérez-Maura.<sup>147</sup>

En 1971 Trasatlántica acusaba importantes problemas de tesorería, que desembocaron en la firma de un crédito a cuatro años con la Société General de París por importe de 3,5 millones de dólares, a un interés del 6%. En 1972 acudió a nuevos créditos a corto plazo con el Banco Exterior de España, por importe de veinte millones de pesetas; Banco Ibérico, por igual cuantía y Banco Mercantil e Industrial, por nueve millones de pesetas. En consecuencia, pronto afloraron tensiones entre el grupo dominante en el consejo

<sup>147</sup> Resultado de las discrepancias, Javier Pinacho dimitió de la dirección general, siendo sustituido por José Luis Bravo Zabalgaitia; en la remodelación de la cúpula directiva entraron Juan Llanos Ballet (director general adjunto), José Ignacio de Ramón Martínez (subdirector general técnico) y Luis López Cotarelo, director financiero. Hubo otras dimisiones en el consejo de administración, en las que Francisco de Borja Pérez-Maura y Vicente Capell relevaron a Ignacio Zabala e Ignacio Fierro.

de Trasatlántica y los bancos accionistas representados. Ello provocaría una nueva crisis en el seno de la dirección<sup>148</sup> y se abrió una auditoría interna para conocer la situación real en la que se encontraba la naviera, tras la cual se advirtió que precisaba de una serie de medidas correctoras resumidas en siete puntos.<sup>149</sup>

La situación tenía mucho que ver con el retraso en la sustitución de los buques de pasaje por buques de carga y en diciembre de 1972 el informe de auditoría se mostraba pesimista ante las dificultades para enderezar la situación financiera, agravado por el coste del excedente de personal de flota que acarrearía la retirada de seis buques dedicados a los servicios trasatlánticos. Trasatlántica acudió a la Subsecretaría de la Marina Mercante pidiendo su mediación ante los bancos acreedores para conseguir el reflotamiento de la compañía. En esa búsqueda de apoyos, en enero de 1973 entró a formar parte del consejo de administración el almirante Pascual Pery Junquera, así como Aquilino Blanco Álvarez, procedente de Naviera Fierro, en funciones de director general, etapa en la que se produjeron importantes tensiones en el seno de la compañía.<sup>150</sup>

Los representantes del Grupo Fierro en el consejo de administración de Trasatlántica habían observado que entre 1970 y 1973 la cuenta de explotación arrojaba pérdidas por importe de 484 millones de pesetas, siendo especialmente grave el ejercicio de 1972, con unas pérdidas de 293 millones, a pesar de que las subvenciones estatales recibidas en el periodo 1969/1973 habían ascendido a 187,3 millones de pesetas; razón por la cual la situación se volvió muy complicada, hasta el punto de que se vio obligada a solicitar la suspensión temporal de la cotización de sus acciones en bolsa, de modo que en 1973 perdieron hasta la mitad de su valor. Todo ello generó fuertes enfrentamientos en los miembros del consejo y los accionistas minoritarios y aunque Jaime Pérez-Maura trató de justificar la situación por la situación del mercado naviero y la caída del pasaje, ello no consiguió relajar la tensión. En la tabla 10.25 detallamos la composición accionarial de Trasatlántica en 1972.

En noviembre de 1973, los accionistas minoritarios fueron convocados a una junta general extraordinaria a la que no asistió el presidente de Trasatlántica, Alfonso Güell y Martos. En ella, los intervinientes acusaron al consejo de administración de incapacidad en la gestión y el cobro excesivo de dietas. Finalmente, la junta acordó una reducción de capital del 70%, por lo que quedó fijado en 165.458.100 pesetas, representado por 56.762 acciones ordinarias de 150 pesetas y 1.046.292 acciones preferentes de 150 pesetas cada una.

En este ambiente enrarecido, Alfonso Güell y Matos madura su decisión de abandonar la presidencia del consejo de administración de Trasatlántica, que desde su fundación había estado presidido siempre por un miembro de la familia oriunda de Comillas. En enero de 1974, el almirante Pascual Pery Junquera cesó en su cargo de subsecretario de la Marina Mercante, en el que solo permaneció tres meses y volvió a la vicepresidencia de Trasatlántica. Lo cual, como señala Díaz Cano, marca el comienzo de una serie

---

<sup>148</sup> José Luis Bravo dimitió como director general y Jaime Pérez-Maura como consejero delegado, acusados de opacidad administrativa por parte de los bancos accionistas y de favorecer los intereses de Pérez y Cía. en detrimento de los intereses generales de Trasatlántica. Momento en el que José María Ramón de San Pedro volvió a ocupar interinamente la gerencia

<sup>149</sup> Las medidas consistían en una reducción de capital para ajustar el valor contable real de la naviera, un aplazamiento de pago a los acreedores, el amarre y venta de la flota de pasaje, a excepción de los buques *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*, por encontrarse ambos afectos al cobro de la subvención estatal anual por importe de 46,5 millones de pesetas; obtención de nuevos empréstitos a ocho años, reducción de gastos y la renegociación de los lagos por el alargamiento de las esloras de los buques serie *Galeona*, que Bazán estimaba en 178 millones de pesetas y Trasatlántica en 143,8 millones de pesetas.

<sup>150</sup> En septiembre de 1973, Pery Junquera presentó su dimisión tras su nombramiento como subsecretario de la Marina Mercante. En el mes de julio, Pérez y Cía. se había desprendido de su paquete accionarial y los hermanos Jaime y Borja Pérez-Maura abandonaron el consejo de administración. La decisión tenía su justificación en el enfrentamiento entre Pérez y Cía. y Fierro, que había subido de tono cuando en abril de 1973 Arturo Fierro defendió una reducción del capital social y una acomodación del balance ante las fuertes pérdidas del ejercicio 1972 y las previsibles de 1973; propuesta que fue rechazada por Pérez y Cía. (DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 197).

de movimientos internos que desembocaron en abril del citado año en la dimisión de Alfonso Güell y Martos –cuyo desafecto a los intereses de la compañía era evidente desde hacía tiempo–, así como la de los consejeros Juan Güell y Martos, conde de Güell y José Luis de Villalonga, conde de Montagut Alto.

Tabla 10.25 Composición accionarial de Compañía Trasatlántica (1972)

Accionista	Acciones
Grupo Fierro	166.000
Banco Exterior de España	135.000
Alfonso Güell y Martos	106.000
Grupo Pérez-Maura	104.000
Banco de Vizcaya	79.000
Banco Mercantil	33.000
Banco de España	64.000
Fondíberia	14.000
Eurovalor	5.700

Fuente: Junta de Accionistas de CTE (22.06.1972)

La salida de Alfonso Güell no consiguió calmar los ánimos de los accionistas, pues en la junta general celebrada el 31 de mayo de 1974 llegaron a pedir la disolución de la sociedad si no se aprobaba una nueva reducción de capital que adecuase el balance a las pérdidas registradas. Hubo graves acusaciones contra el presidente saliente y algunos consejeros, con la petición de responsabilidades penales y la exigencia de una auditoría de cuentas externa e imparcial y también se produjeron más bajas en la composición del consejo de administración, todo ello en un ambiente de fuerte crispación.

Díaz Cano califica de “decepcionante” la etapa de la presidencia de Alfonso Güell y Martos, pues había acumulado unas pérdidas de 429,5 millones de pesetas en los diecisiete años que estuvo al frente, pese a que las subvenciones oficiales recibidas entre 1965 y 1973 fueron del orden de 373.375.000 pesetas.

Los intereses de la familia Fierro en Trasatlántica, con el respaldo del Banco Ibérico, se prolongaron por espacio de otros tres años, etapa en la que desempeñó la presidencia de la compañía, a partir de junio de 1974, el almirante Pascual Pery Junquera, un militar de mucho peso en el régimen que contaba con el apoyo del presidente del Gobierno, almirante Luis Carrero Blanco. Este periodo será el preludio de la captura de la naviera por parte del INI.

La gestión de Pery Junquera siguió un modelo de gestión delegada sobre los miembros del comité de dirección, en la que su figura sirvió, sobre todo, para flexibilizar y facilitar las relaciones con la Administración marítima. La realidad es que, como precisa Díaz Cano, “el desconocimiento del almirante del negocio naviero en toda su profundidad privará a Trasatlántica del gestor eficaz y resolutivo que la naviera precisaba en unos momentos en los que la crisis del petróleo de 1973 habrá ahondado la precaria situación de la compañía”.<sup>151</sup>

En 1974 surgió un acuerdo con la compañía holandesa KNSM, para la explotación conjunta de líneas regulares en el Mediterráneo y Caribe, un servicio denominado Trans-Royal, que derivó en la adquisición del diez por ciento del capital social de Trasatlántica y en una operación posterior, del 19,2%. La naviera holandesa ocupó un puesto en el consejo de administración hasta su salida en 1978.

<sup>151</sup> DÍAZ CANO, *ibidem*, p. 204.

Aquilino Rodríguez Blanco, hombre de confianza del Grupo Fierro, fue nombrado director general y Saturnino Sánchez Franco, asimismo vinculado al citado grupo, jefe de personal.

En lo que a la flota se refiere, en 1973 se decidió el amarre de los buques *Covadonga* y *Guadalupe*, que entonces tenían ambos veinte años de existencia y se vendió para desguace el buque *Montserrat*, aquejado de problemas en las calderas. Hubo intentos para vender los dos primeros que no fructificaron<sup>152</sup> y finalmente también fueron desguazados. Las gestiones del almirante Pery Junquera ante el almirante Nieto Antúnez, presidente de Compañía Trasmediterránea, fructificaron en la venta a la segunda de los buques *Satrústegui* y *Virginia de Churruca* en 55 millones de pesetas y, además, Trasmediterránea se hacía cargo de los tripulantes menores de 55 años. Sin embargo, la operación conjunta de desguace de los buques citados y la venta de los dos buques citados se saldó con una pérdida contable de 289.684.791 pesetas, que lastró la cuenta de explotación de 1973.<sup>153</sup>

La baja de estos cinco buques hizo que Trasatlántica presentara en febrero de 1973 un expediente de regulación de empleo para la totalidad de la plantilla que afectaba a 202 tripulantes. El resto sería acomodado en el buque *Begoña*, que fue amarrado en enero de 1974 en Valencia y en diciembre de ese mismo año vendido para desguace en Castellón, lo que conllevó la presentación de otro expediente que afectó al personal embarcado, por importe de 13 millones de pesetas. Asimismo, en 1974 causó baja el buque *Almudena*, que había quedado desfasado para los servicios de la empresa. De modo que en 1975 la flota estaba compuesta por nueve buques, como se detalla en la tabla 10.26.

Tabla 10.26 Flota de Compañía Trasatlántica 1975

Buque	Año	TRB	BHP	Velocidad
<i>Ruiseñada</i>	1958	3.234	4.100	14
<i>Comillas</i>	1958	3.234	4.100	14
<i>Coromoto</i>	1962	5.227	4.000	14
<i>Camino</i>	1970	3.991	8.000	17
<i>Merced</i>	1971	3.991	8.000	17
<i>Galeona</i>	1972	5.539	9.900	18
<i>Valvanuz</i>	1972	5.539	9.900	18
<i>Roncesvalles</i>	1972	5.539	9.900	18
<i>Belén</i>	1972	5.539	9.900	18

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1975)

Trasatlántica se vio obligada a adaptar su estructura operativa en tráficos donde el contenedor y los buques portacontenedores puros imponían su dominio comercial. Ante la carencia de una flota adecuada, en 1974 alcanzó un acuerdo de explotación de líneas regulares en el Mediterráneo y el Caribe con la compañía naviera holandesa KNSM<sup>154</sup>, que servirá para facilitar la entrada de ésta en el capital social de Trasatlántica, de la que adquirirá el 19,2% de las acciones y tendría presencia en el consejo de administración.<sup>155</sup>

Consecuencia lógica de su presencia en los tráficos trasatlánticos, Trasatlántica se vio afectada hasta la década siguiente por los vaivenes paritarios dólar/peseta, como se aprecia en los frecuentes comentarios incluidos en las *Memorias* anuales. Los comentarios negativos se hacían tan sólo cuando la paridad

<sup>152</sup> *Diario de Las Palmas* informa el 6 de febrero de 1973 de que el buque *Covadonga* había sido vendido a una compañía danesa para su transformación en buque establo, lo cual no llegaría a producirse.

<sup>153</sup> DÍAZ CANO, *ibídem*, p. 200.

<sup>154</sup> Acrónimo de Koninklijke Nederlansche Stoomboot Maatschappij, B.V.

<sup>155</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1974), *Memoria*, p. 17.

resultaba perjudicial para las cuentas de explotación de la compañía: “La tendencia alcista que ha mantenido la peseta, desde julio de 1977 en su paridad con el dólar, moneda en que cotizan generalmente los fletes, explica la baja de los resultados en relación con el ejercicio precedente.<sup>156</sup>

La dura competencia sufrida por Trasatlántica en estos tráficos, agravada por su escasez de buques portacontenedores y la fuerte dependencia del tipo de cambio peseta/dólar en el cobro de los fletes y las fuertes pérdidas de explotación del ejercicio de 1972, que se cifró en 293,3 millones de pesetas, fueron factores decisivos para explicar sendos aumentos de capital en los años 1974 y 1976.<sup>157</sup>

El acuerdo con KNSM duró poco y en mayo de 1978 la compañía holandesa decidió salir el accionariado de Trasatlántica, momento en el que se suspendió el servicio conjunto denominado Trans-Royal, que estaba operativo desde abril de 1975. La razón la encontramos cuando unos meses, en 1977, se produjo una sospechosa operación de intrusión de intereses públicos en el capital social de Trasatlántica; sospechosa por cuanto la situación económica de la naviera no parecía revelar un grado de dificultad que justificase la intervención del Estado.

A excepción del ejercicio de 1973, los demás arrojan resultados de explotación positivos en la cuenta de resultados, contabilizándose unos beneficios globales de algo más de 90 millones de pesetas en el periodo comprendido entre 1973 y 1977, aunque se debe matizar el cómputo por la existencia de algo más de 65 millones de pesetas en concepto de ingresos extraordinarios.

Datos que dejan entrever que la situación de la naviera en el momento de la entrada de la Empresa Nacional Elcano en el accionariado de Trasatlántica no era precaria<sup>158</sup> y consigue comprar las acciones que en ese momento estaban en manos de KNSM y tres bancos.<sup>159</sup> Como argumento se esgrimió la necesidad de potenciar e impulsar el sector de líneas regulares transoceánicas. Otras ampliaciones de capital realizadas en los años siguientes, aumentarán el control accionarial público sobre Compañía Trasatlántica Española.

Excediéndonos brevemente del marco temporal a que se refiere esta tesis doctoral, diremos que los nuevos responsables de la centenaria naviera española presentaron un plan estratégico ante el INI que hacía augurar un futuro esperanzador para la naviera: “Las perspectivas para Trasatlántica a partir de 1981 son muy favorables, previéndose un cambio radical de los resultados, fruto de las actuaciones iniciadas en 1980, ya señaladas, así como de la evolución en la paridad del dólar, y todo ello según se pone de manifiesto en el Plan Estratégico presentado al INI.<sup>160</sup>

Dicho plan consistía en la aplicación de una serie de iniciativas que asegurarían el futuro de la compañía en los mercados de su itinerario, donde había ganado un sólido prestigio, pero en la práctica tan sólo jugaron un papel de buenas intenciones, pues las esperanzadas previsiones pronto se vieron defraudadas cuando Trasatlántica entró en una alarmante escalada de pérdidas de explotación.

En cinco años, desde que la Empresa Nacional Elcano entró en el accionariado de Compañía Trasatlántica Española, había acumulado pérdidas de explotación por importe de 1.300 millones de

<sup>156</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1978), *Memoria*, p. 19.

<sup>157</sup> En la junta general extraordinaria celebrada el 31 de mayo de 1974 se acordó una ampliación de capital por importe de 78.260.000 pesetas, cuyo desembolso pasivo total se produjo el 15 de mayo de 1976. La junta general ordinaria de 25 de junio de 1976 autorizó una ampliación de capital hasta el límite de 97.825.000 pesetas, que no sería totalmente desembolsada hasta 1978. COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1976), *Memoria*, p. 19.

<sup>158</sup> Mediante autorización de fecha 13 de mayo de 1977 del Consejo de Ministros, la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante entró en el accionariado de Compañía Trasatlántica, con la adquisición del 70% del capital social.

<sup>159</sup> La mayoría estaban en manos de Banco Ibérico, Banco Exterior de España y Banco Hispano Americano. COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1977), *Memoria*, p. 18.

<sup>160</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1980), *Memoria*, p. 21.

pesetas y casi otros 388 millones de pesetas adicionales provenientes de ingresos extraordinarios ajenos a la explotación. En definitiva y como sostiene Díaz Cano, “el modelo de ineficiencias gerenciales de Elcano se trasladaba a la Compañía Trasatlántica Española”.<sup>161</sup>

A partir de entonces la realidad de la naviera estará marcada por sucesivas aportaciones estatales que tratarán de paliar las pérdidas de explotación. Dos ampliaciones de capital, por importe de 900 y 200 millones de pesetas acordadas en las juntas de 21 de junio de 1982 y 15 de junio de 1983, permitieron al INI controlar el 94,5% del capital social de Trasatlántica.<sup>162</sup>

---

<sup>161</sup> DÍAZ CANO, Juan A. (2008), p. 336.

<sup>162</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1982), *Memoria*, p. 18. COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA (1983), *Memoria*, p. 20.



**CAPÍTULO XI OTROS ASTILLEROS ESPAÑOLES.  
CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO DE LA  
INDUSTRIA NAVAL**



## 11.1 ASTILLEROS DEL PAÍS VASCO

El País Vasco es heredero de una larguísima y estrecha tradición relacionada con la construcción naval, que se remonta siglos atrás. Ciñéndonos al periodo cronológico que abarca nuestra tesis, además de los grandes astilleros de los que ya nos hemos ocupado, la Primera Guerra Mundial impulsó el nacimiento de nuevas factorías e instalaciones relacionadas tanto con la construcción como la reparación de buques y artefactos navales de todo tipo.

Valdaliso señala que entre 1917 y 1919 surgieron en Vizcaya catorce empresas menores con un capital social total de cuatro millones de pesetas, entre las que sobresalen los astilleros Mutiozábal y Fernández<sup>1</sup> (1916), Astilleros Ardanaz<sup>2</sup> (1917), A. Cortadi, Alberdi Beascochea y Suárez y Cía. (1918), participado en su accionariado por Euskalduna. En 1918, año de máxima actividad, un total de trece factorías se encontraban en funcionamiento en las márgenes de la ría del Nervión, a los que se sumaba un número importante de talleres auxiliares,<sup>3</sup> todo ello debido a las necesidades industriales que generó el conflicto bélico. En el mismo año, en Guipúzcoa nacieron cinco sociedades dedicadas a la construcción naval, dos de ellas creadas sobre formas societarias anteriores: Astilleros Eraso, Astilleros Andonaegui, Astilleros de Pasajes de San Juan, Astilleros de Deba y Astilleros Oriotarras, sumando un capital social de 7.150.000 pesetas.<sup>4</sup>

Entre las empresas fundadas en el periodo de entreguerras figura José Gordón<sup>5</sup>, Carmelo Unanue<sup>6</sup> y Arrizabalaga y Deusto (1928), con un pequeño astillero situado en Erandio especializado en la construcción de buques pesqueros. Hemos de citar, asimismo, a Basabe y Cía. (1928), el industrial Pedro Alberdi, Astilleros del Urola, Arrizabalaga y Olasagasti, Querejeta e Hijos, Alberdi y Cía., Sociedad de Construcciones Metálicas de Zumaya y Galarraga y Urbieta, así como los fabricantes de calderas, máquinas de vapor y motores diésel marinos e industriales Yeregui y Cía., Yeregui Hermanos y más reciente en el tiempo, la firma Guascor.

Después de la guerra civil y durante la Segunda Guerra Mundial, pese a las dificultades del momento y un escenario bien diferente del acontecido entre 1914 y 1918, además de los grandes astilleros nacieron otros menores como Astilleros de Bedua (1941), promovido por la sociedad Laskibar, Urbieta y Galarraga; Astilleros Celaya (1942), Bengoechea y Cía.<sup>7</sup> –luego transformado en Astilleros del Abra<sup>8</sup> y Marítima de Axpe a partir de 1963–, Astilleros Murueta (1943), Tomás Ruiz de Velasco (1944), Torre y Bereciartúa<sup>9</sup>, Astilleros del Cadagua (1944), Aguirre y Zabala, Uriarte y Sarriá, Mutiozábal y Cía.

<sup>1</sup> En 1919 entregó el buque *Aingeru-zar*, contratado por la sociedad Olazábal, Azpitarte y Cía. El buque *Axpe*, a flote e inacabado desde septiembre de 1920, fue adquirido en enero de 1922 por el armador tinerfeño José Peña Hernández y renombrado *Isora*, siendo destinado al tráfico frutero interinsular de Canarias. El primero citado fue adquirido en abril de 1924 por el armador Peña y renombrado *Adeje*.

<sup>2</sup> Entre los primeros buques construidos figuran los vapores *Antonio*, en junio de 1918; *María Elena* y *Covadonga*, en junio y noviembre de 1919 y *Jerónimo Ibrán*, en marzo de 1920, para el armador Fermín de Beraza y Cía.

<sup>3</sup> VALDALISO, Jesús (1998). “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, p. 313, Museo Naval, San Sebastián.

<sup>4</sup> ZURBANO MELERO, José Gabriel (1998). “Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)”, p. 342. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián.

<sup>5</sup> Entre los buques construidos figura el vapor *Dionisia*, entregado en octubre de 1931 a la armadora Dionisia Bengoechea, de Bermeo.

<sup>6</sup> En 1925 adquirió las instalaciones de Astilleros Eraso, Zumaia y en la década de los años cincuenta se convirtió en el principal fabricante de motores marinos de la región.

<sup>7</sup> Figuran tres vapores para el armador Alejandro Bengoechea Urquizu: *Alejandro*, en diciembre de 1931; *Alejandro Segundo*, en diciembre de 1933; y *Alejandro Tercero*, en mayo de 1939.

<sup>8</sup> En octubre de 1959 entregó el buque *Juan Flaño* al armador Pedro Flaño Greño.

<sup>9</sup> En enero de 1945 entregó el buque *Tercio de Begoña* al armador Luis de Otero Murueta.

(1950) y Ardeag (1958); hubo, además, otros constructores navales destacados de pesqueros y barcos de cabotaje en Lequeitio<sup>10</sup> y Ondárroa.<sup>11</sup>

A pesar de todo este esfuerzo, como afirma Aingeru Zabala, “ni las empresas, dadas sus características, ni el Estado fueron capaces de superar en una primera fase la escasez de todo tipo de material ni la precariedad de una industria auxiliar de construcción de buques y maquinaria naval tecnológicamente muy dependientes”,<sup>12</sup> lo cual es un ejemplo demostrativo de la situación en la que se encontraba el sector.

Desde finales de los años cincuenta los astilleros vascos alcanzaron una capacidad de producción que estaba por encima de sus necesidades y comienza un periodo de exportación, principalmente hacia el mercado de países latinoamericanos, aunque también se vendieron buques en Europa. Además de La Naval y Euskalduna, fue la época dorada de Astilleros Luzuriaga, Balenciaga, Astilleros del Cadagua, Marítima de Axpe, Astilleros y Talleres Celaya, Tomás Ruiz de Velasco y Astilleros Zamakona (1957).

El crecimiento de la demanda en esta etapa, que habría de mantenerse hasta comienzos de la década de los setenta, requirió no solo de una mayor capacidad de producción y una mejor capacidad de producción, sino también de esfuerzo financiero. De ahí que algunos de los grandes astilleros se fusionaran, caso de la Naval y Euskalduna junto a Astilleros de Cádiz en la empresa pública Astilleros Españoles, cuyo devenir ya hemos trazado, sino que, además, hubo otras operaciones de importancia, como la adquisición en 1956 del astillero asturiano Juliana por Euskalduna y el astillero Mutiozábal en 1966; un año antes, La Naval compró Astilleros Celaya y en 1969 Marítima de Axpe se asoció con Marítima del Musel.

Entre 1962 y 1968 se concedieron créditos a la construcción naval, a muy bajo interés, por valor de siete mil millones de pesetas. Esta actuación crediticia tiene su origen en la ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de 23 de diciembre de 1961, que favoreció el crecimiento de la flota pesquera. La modernización de los buques construidos en la posguerra y el desguace de las unidades de más de 25 años, se proyectaron al amparo de la explotación de nuevos caladeros en Boston, banco canario-sahariano y sudafricano y del aumento del consumo interno de pescado, a medida que aumentó el nivel adquisitivo de la población. Todos los astilleros aquí relacionados se beneficiaron notablemente de las facilidades del crédito naval e impulsó de manera considerable el ritmo de la producción industrial.

### 11.1.1 TOMÁS RUIZ DE VELASCO

Constituida el 18 de marzo de 1944 ante el notario Celestino M. del Arenal, del Ilustre Colegio de Bilbao, la sociedad anónima Tomás Ruiz de Velasco fue uno de los astilleros privados más importantes del denominado “gran Bilbao”, tras la anexión de Desierto-Erandio. Tomás Ruiz de Velasco y Capdevielle, de origen burgalés, había comenzado en 1941 su actividad en el negocio marítimo y naviero, servicios portuarios, agentes de aduanas y consignatarios en el puerto de Bilbao.

El astillero Ruiz de Velasco incorporó personal de La Naval y Euskalduna represaliado durante la guerra civil<sup>13</sup> y comenzó construyendo buques pesqueros y de cabotaje. A mediados de la década de los años cincuenta destacó la construcción mercante de buques sencillos que, en la mayoría de los casos, eran

---

<sup>10</sup> Pedro Sarriá, de cuyo astillero salió el buque *Cruz de Aitzgorri*, en abril de 1952 y Ramón Mendieta, constructor del buque *Cruz de Larín*, en diciembre de 1957, ambos para el armador José Ramón Mendieta Iurrarán. Astilleros Mendieta y Achurra entregó en mayo de 1917 el buque *Lagun-Bi* al armador Juan Flaño Gil.

<sup>11</sup> Astilleros Viuda de Urresti Sobrino construyó el buque *Elena* para Juan Flaño Gil, entregado en mayo de 1923. El astillero de Juan Pacho el buque *Cruz del Gorbea*, en agosto de 1952, para el armador José Ramón Mendieta Iturrarán.

<sup>12</sup> ZABALA, Aingeru (1998), *ibídem*, p. 305.

<sup>13</sup> ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José (2009). *Guayas. Un buque escuela nacido en Erandio*, p. 27, Ayuntamiento de Erandio, Vizcaya.

repetición de proyectos experimentados. Son famosas las espectaculares botaduras de costado, desde una grada de 120 x 18 m, para buques de hasta 6.000 TRB, en el único astillero en España que entonces practicaba ese tipo de operaciones. La segunda grada, de tipo convencional, medía 140 x 23 m y permitía la construcción de buques de 15.000 TRB.

El astillero Ruiz de Velasco se estrenó con la construcción de los buques *Antares* y *Río Manzanares*, de casco de acero remachado, entregados en 1944, el primero para el armador gallego Marcelo Castro Rial y el segundo para Minas de Langreo. A estos les siguió el buque *Tío Pepe*, contratado por la firma jerezana González Byass y cuya botadura, celebrada el 23 de junio de 1946, tuvo una notable repercusión mediática en la prensa de la época. Otros tres buques completaron una década difícil para el sector, en la que, sin embargo, resultaba preciso renovar flota: *Sniace*, en abril de 1948, para la Sociedad Nacional de Industrias de Aplicación de Celulosa; *Pilar Anitúa*, en el mismo año, para el armador José Guezuraga; y *Cardona*, en mayo de 1949, para la S.A. de la Dinamita de Bilbao.

En la década de los años cincuenta destacó la construcción de los buques *Kuski*, entregado en marzo de 1951, para Tomás Ruiz de Velasco; *Puerto de Pajares*, en agosto de 1953, para Olaveaga; *Rosi Trini*, en 1954, para Minas de Langreo; *Finamar*, en diciembre de 1955, para Naviera Vasco-Catalana; *Piconegro*, en junio de 1956, para Miño; *Barazar*, en enero de 1957, para Naviera Dirman e *Ine*, en julio de 1957, para Tomás Ruiz de Velasco; es de advertir que este buque fue el primero de bandera española que remontó el río Paraguay hasta llegar al puerto de Asunción, en un viaje de promoción que tendría consecuencias muy positivas para el astillero. Otro contrato relevante en la segunda mitad de la década fue el suscrito con la naviera Miño, que permitió la construcción de tres buques llamados *Picomar*, *Piconegro* y *Picogris*, este último entregado en abril de 1957.

Especial interés tiene un proyecto propio, de considerable éxito, que se materializó en la construcción de seis buques, el primero de los cuales, llamado *Valle de Mena*, entró en servicio en 1957. Destacan los contratos para las compañías Vasco-Asturiana<sup>14</sup>, Vasco Madrileña de Navegación<sup>15</sup>, José Guezuraga Urizar<sup>16</sup> y la propia Ruiz de Velasco. A comienzos de la década de los sesenta, figura el buque *Proa Europa* entregado en 1961 para Naviera Proa.

Ruiz de Velasco figura entre los primeros astilleros privados españoles que consiguieron contratos en el exterior. El primero de ellos fue firmado en 1958 con el Gobierno de Paraguay, país continental que tiene su salida al mar a través del Río de la Plata. Las buenas relaciones entre las dictaduras de España y Paraguay en tiempos del presidente Alfredo Stroessner posibilitó la construcción de tres buques mercantes, cuatro gabarras de carga seca y una barcaza refrigerada.<sup>17</sup> Los tres primeros fueron los buques gemelos *Río Blanco*, *Pirabebé* y *Salto del Guairá*, dotados de tres timones, poco calado para su operativa en el río Paraná y afluentes y fueron botados en septiembre y octubre de 1959 y marzo de 1960, respectivamente.

En 1959 el gobierno de Paraguay firmó un segundo contrato con Ruiz de Velasco para otros cinco buques, que fueron entregados entre 1961 y 1962: *Río Apa*, *Olimpo*, *Lago Ypoa* (petrolero de 1.900 m<sup>3</sup>), *Villa Florida* (barcaza para vehículos) y *Jejuí*. En 1963 llegó el tercer contrato para otros cuatro buques, dos de los cuales fueron asignados a Astilleros del Cadagua y dos buques de pasaje al astillero de

<sup>14</sup> *María Dolores Tartiere* (diciembre 1964), *María del Camino Tartiere* (noviembre 1963), *María de Aránzazu* (agosto 1966) y *María de Covadonga* (octubre de 1966).

<sup>15</sup> *Valle de Mena* (1957), *Concar* (mayo 1958), *Río Hijuela* (1960), *Tomás Ruiz de Velasco* (1963), *Irus* (febrero 1964), *Cantonad* (junio 1967), *Valle de Orozco* (abril 1968), *Valle de Nervión* (1968), *Valle de Ibaizábal* (1968), *Valle de Butrón* (enero 1971), *Valle de Orduña* (abril 1973), *Valle de Ayala* (1973), *Valle de Lujúa* (septiembre de 1975), *Valle de Carranza* (noviembre 1976), *Valle de Unzá* (mayo 1977), *Valle de Cadagua* (junio 1978) y *Valle de Ibaizábal* (febrero 1981).

<sup>16</sup> *Pilar Anitúa* (1948), ya citado: *Pilar Guezuraga* (septiembre 1967) y *Pilar Urizar* (junio 1970).

<sup>17</sup> Las barcasas se llamaron *Curupaty*, *Pikysyry*, *Tatayibá*, *Tuyutí* y *Lomas Valentinas*.

Erandio, entregados en abril de 1967: *Presidente Carlos Antonio López* y *Presidente Stroessner*<sup>18</sup>, con capacidad para 324 pasajeros y solo seis pies de calado, teniendo en cuenta las épocas de estiaje para la navegación por los ríos Paraná y Paraguay hasta los puertos de Asunción (Paraguay), Corombo (Brasil) y Buenos Aires (Argentina).

El último buque construido en el astillero Ruiz de Velasco para Paraguay recibió el nombre de *Cerro Cora*. Botado el 23 de mayo de 1967, el 29 de diciembre del citado año salió a pruebas de mar y el 1 de marzo de 1968 se procedió a su abanderamiento. El 13 de mayo siguiente, a su llegada a Asunción, fue renombrado *Guarani*<sup>19</sup> y cumplió la función formativa, pintado de gris naval, aunque mantenía su condición de mercante. Disponía de alojamiento para dos profesores y siete alumnos y estuvo operado por la Armada de Paraguay clasificado como buque escuela de ultramar (BEU).

Naviera Química fue el mejor cliente que tuvo el astillero entre 1969 y 1983, pues contrató doce buques especializados para el transporte de productos químicos, aceites y vinos: *Fosfórico*, en enero de 1969; *Sulfúrico*, en marzo de 1969; *Formol*, en agosto de 1969; *Fenol*, en septiembre de 1969; *Nítrico*, en junio de 1970; *Metanol*, en agosto de 1970; *Etilico*, en enero de 1973, *Xileno*, febrero de 1974; *Tolueno*, agosto de 1975; *Benceno*, febrero de 1977; *Estireno*, en 1977 y *Metilo*, en mayo de 1983.

En su haber figura, además, la construcción del butanero *Vinci*, entregado en septiembre de 1963, primero de su clase construido en España, al que siguió su gemelo *Newton*, en octubre de 1964, ambos para Navigás, una sociedad del grupo Fierro; *Valle de Nervión* y *Valle de Ibaizábal*, en julio y octubre de 1968, para Vasco Madrileña de Navegación. Destacan, asimismo, las transformaciones realizadas en 1966 los buques *Navafría*, *Navalhorno*, *Río Hijuela* y *Tomás Ruíz de Velasco*, que dieron como resultado los butaneros *Butacincos*, *Butaséis*, *Butasiete* y *Butaocho*. Unos meses antes, en 1965, se había procedido a la transformación en butanero del buque *Ine*.

Destacan, asimismo, los buques cementeros *Cementos Rezola Tres*, en agosto de 1965, primero de su clase construido en España, seguido del buque *Cementos Rezola Galicia*, en octubre de 1966; y los buques para cargas pesadas *Navipesa Uno* y *Navipesa Dos*, en diciembre de 1969 y octubre de 1970, pioneros construidos en España con rampa de acceso por popa, contratados por Naviera de Cargas Pesadas (NAVIPESA)<sup>20</sup> y operados por Naviera Química.

Otros buques de interés son los siguientes: *Planta de Mamonal* y *Planta de Betania*, en 1971 y 1972, salineros para Colombia; *Capitán Alberto Fernández*, en 1975, para Navecaribe (Cuba), repetición del proyecto tipo *Sulfúrico*; y los buques *José Luis Colás*, dedicado al transporte de cloro licuado, primero de su clase en el mundo, en 1976 y *Sant Jordi*<sup>21</sup>, para el transporte de etileno y gas natural licuado en tanques esféricos en 1977; la segunda serie de los “valles” de Vasco-Madrileña de Navegación y los

---

<sup>18</sup> Cada buque tenía capacidad para 324 pasajeros y solo 1,80 m de calado, propulsados por dos motores con una potencia de 1.840 CV. El 18 de agosto de 1966 se procedió a la botadura del buque *Presidente Stroessner*, ceremonia que revistió una especial solemnidad.

<sup>19</sup> Construcción nº 101, fue utilizado como mercante entre Asunción y puertos de Europa, además de entrenamiento de futuros oficiales de la Armada, en diciembre de 1973, en el viaje de regreso desde Hamburgo (Alemania), se incendió un motor cuando el buque se encontraba a unas 250 millas al NO de Brest y fallecieron dos tripulantes. Al no poder controlar el fuego se ordenó abandono y la tripulación fue recogida por un petrolero soviético y un mercante danés. La reparación se realizó en el astillero de AESA en Olaveaga. En 1991, cuando expiraron los certificados de clasificación oceánica, navegó exclusivamente en el servicio fluvial entre Asunción y Montevideo.

<sup>20</sup> Sociedad participada al 50% por Naviera Vizcaína e igual porcentaje por el grupo Ruiz de Velasco.

<sup>21</sup> Botado el 9 de noviembre de 1973, la construcción de este buque se alargó en el tiempo, complicada y salpicada de problemas de índole técnico y jurídico, al tratarse de un prototipo de tecnología punta, a pesar de la experiencia del astillero en buques para cargas especiales. En el verano de 1976 salió a pruebas en un viaje a la estación de Gas Natural en Barcelona y de regreso a Bilbao fue sometido a una serie de modificaciones. Entregado en diciembre de 1976, entró en servicio en abril de 1977 y aunque se había proyectado una serie de cuatro buques, al final terminó siendo único. Bureau Veritas se encargó de su clasificación avalada por su experiencia en buques de transporte de gases licuados.

gaseros de Gasnaval<sup>22</sup>, la mayoría de los cuales fueron construidos en la etapa de Astilleros Reunidos del Nervión.

En 1977 la familia Ruiz de Velasco lideró un consorcio de compañías españolas en un proyecto de construcción de una planta de cemento en Argentina. En 1981, el grupo Ruiz de Velasco operaba una flota propia de 18 buques tipo multipropósito (carga seca, minerales, madereros y portacontenedores), etapa en la que se situaba entre los navieros privados más importantes de España. La crisis provocó que se desprendiera de la flota y reorientara su actividad hacia la pesca en la costa del Pacífico de México y se expandiría a Colombia, Ecuador y Marruecos, mediante la fórmula de empresas conjuntas dedicadas a la pesca de cefalópodos.

### 11.1.2 ASTILLEROS DEL CADAGUA

Sociedad anónima fundada en 1944 por el ingeniero W. Emilio González, la factoría estaba emplazada en la margen izquierda del río Cadagua, próxima a la desembocadura en la ría de Bilbao y distante unos cinco kilómetros del puerto exterior. Inició su actividad industrial con la construcción y reparación de buques de madera y casco de acero y entre sus primeras producciones mercantes figura el buque *Mariposa*, en septiembre de 1954, para el armador asturiano Rafael Riva Suardiáz y el petrolero auxiliar *Campanilla*, contratado por CAMPSA, entregado en 1957 y destinado al suministro de combustible en la ría del Nervión.

La década de los sesenta fue de considerable expansión, en consonancia con lo que acontecía en la industria naval del resto del país. A esta etapa corresponden dos buques de carga general encargados por la Compañía Marítima Golfo de Vizcaya, llamados *Alfonso III* y *Alfonso IV*, entregados en noviembre de 1960 y mayo de 1961. Para la sociedad Miño construyó los buques *Picoverde*, en diciembre de 1962 y *Picoazul*, en agosto de 1964.

En 1963, año en el que se produjo la entrega del buque *Ignacio Ferrer*, contratado por el armador Federico Ferrer Tuset, un acuerdo con Ruiz de Velasco permitió la construcción de dos buques de 600 TRB para el Gobierno de Paraguay, con lo que inició su relación con el mercado exterior; proyectados con un calado de 6,5 pies para navegar por el río Paraguay, fueron entregados en 1966 nombrados *Aquidabán* y *Bermejo*.

En 1965 el astillero ocupaba una superficie de 25.000 metros cuadrados y empleaba a algo más de 600 personas. Además de su cometido principal, realizaba también trabajos de calderería civil y estructuras metálicas en general (armaduras, depósitos, gasómetros, depuradores, tanques, tolvas, filtros...). La factoría disponía entonces de un muelle de armamento de 300 m de longitud, dos gradas de 125 m y 103 m de eslora y 20 m y 14 m de manga, respectivamente. Siete grúas de diferentes tipos y potencias, una placa de prefabricación cubierta de 70 x 15 m y otra descubierta de 80 x 18 m, taller de carpintería y modelos para fundición, taller de calderería y maquinaria (dotado de toda la maquinaria precisa, entre ella una prensa de 250 toneladas y una máquina oxicorte automática a escala 1/10), talleres de función de hierro, almacenes generales, laboratorio, oficinas técnicas y administrativas, comedores y servicios.

En mayo y junio de 1965 entregó los buques *Camposilo* y *Campolara*, para CAMPSA, propulsados cada uno por dos máquinas de vapor; en abril y mayo de 1967 fueron los buques *Campotéjar* y *Campolongo*, para la misma compañía, seguido en febrero de 1968 del buque *Camposalinas*, del mismo tipo y dedicado al transporte de asfalto. En febrero de 1969 fue entregado el buque *Cartago*, repetición del proyecto del anterior, para CAMESA. La década de los años sesenta se cerró en enero de 1969 con

---

<sup>22</sup> *Calderón* (noviembre de 1981), *Quevedo* (febrero de 1982), *Bécquer* (julio de 1987), *Góngora* (octubre de 1987) y *Cervantes* (diciembre de 1992).

la entrega del buque frigorífico *Horus*, para la naviera gaditana COMATISA y dio paso a una nueva etapa de gran actividad, que se resume en la construcción de pesqueros y mercantes, entre los que destacan los buques *Pedro Ramírez* y *José María Ramón*, en mayo y septiembre de 1973, para Naviera Asón; *Fer Balear* y *Fer Báltico*, en enero y mayo de 1976, para Magín Ferrer Travé; *Zabat Uno* y *Zabat Dos*, en 1977, para Naviera Zabat; *Rolón Norte* y *Rolón Sur*, en diciembre de 1977 y marzo de 1978, para TRAFUME; *Alange*, en diciembre de 1978, para García Miñaur; y tres buques frigoríficos para COMATISA: *Puerto Cádiz*, *Mar Cádiz* y *Faro Cádiz*, entregados en enero, abril y junio de 1979. De esta etapa sobresalieron los dos rolones para TRAFUME y los tres buques frigoríficos para la compañía gaditana COMATISA, aunque su embargo por el BCI frustraría su continuidad.

La especialización de los últimos años y la demanda de buques frigoríficos permitió que el astillero construyera otros buques de interés, así como también algunos tipo multipropósito: *Luis Calvo* y *F.J. Garaygordobil*, en 1980, para Naviera Frigorífica Plasencia; *Ponteceso* y *Pontedeume*, en marzo y octubre de 1980, para Naviera Astur-Galaica; *Extremar* y *Extrelago*, en marzo y mayo de 1981, para Naviera Extremeña; *Travemar África*, en abril de 1984, para Compañía Naviera de La Mancha; e *Iberian Reefer* e *Italian Reefer*, en marzo y septiembre de 1985, construidos por encargo de la citada Naviera Extremeña y fletados desde su puesta en servicio al grupo danés J. Lauritzen, de ahí sus nombres iniciales. Estos últimos, por su tamaño y tecnología aplicada, fueron los más notables de cuantos habían sido construidos en el citado astillero y cerraron un ciclo brillante.

### 11.1.3 ASTILLEROS Y TALLERES CELAYA

Juan Cruz Celaya Astigarraga (1873-1960), maquinista naval y armador fallido en 1918<sup>23</sup>, fundó diez años después Astilleros y Talleres Celaya. Una empresa humilde en sus orígenes establecida como taller mecánico y una fundición de hierro y cobre. Después de su traslado a un solar de Desierto-Erandio, en la margen derecha de la ría de Bilbao, continuó su actividad en relación directa con la demanda del sector. Durante catorce años simultaneó las labores de fundición, metalurgia y mecánica para obras públicas y minería con la actividad auxiliar para astilleros, reparaciones, reformas y desguaces.

Tras el paréntesis de la guerra civil, la empresa familiar encontró un interesante nicho de mercado en la transformación de los cargaderos de mineral de Castro Urdiales y Castro-Alén, realizadas entre 1940 y 1941; la construcción del tren aéreo para las minas del Rif y la fabricación de las coronas de bronce para los trenes de laminación de Altos Hornos de Vizcaya.

Ante las perspectivas que ofrecía la industria naval, para la que trabajaba como empresa auxiliar, los talleres se especializaron en la fabricación de maquinillas de cubierta de diferentes potencias, parrillas para calderas y otras piezas con la marca Celaya, así como reparaciones en salas de máquinas y cubiertas, a flote y transformaciones de buques. Para ello se aprovechó la grada contigua que había pertenecido a Astilleros Ardanaz, donde fueron construidos dos pontones para el atraque. La crisis de los años treinta consiguió capearla con estas actividades y en 1933 comenzó el desguace de buques con el crucero *Cataluña*, adquirido en pública subasta a la Marina de Guerra.

En junio de 1943 Juan Cruz Celaya e Hijos había evolucionado a sociedad regular colectiva, con un capital social de 1.131.930 pesetas repartido a partes iguales entre los cuatro miembros de la familia. En 1944 estrenó una nueva grada y continuó la construcción de buques de poco calado y requerimientos técnicos básicos: *María Noriega*, en 1944; *Virgen del Mar* y *Virgen de la Guía*, en 1945 y otras construcciones de menor entidad, como gabarras y gánguiles. En la década de los años cincuenta figuran

---

<sup>23</sup> ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José (2009). *Guayas. Un buque escuela nacido en Erandio*, p. 42. Ayuntamiento de Erandio, Vizcaya.



los buques *Ana Juana*, en 1950, para Antonio Astigarraga; y *Puerto de Aspiroz*, en junio de 1955, para el armador gallego Ramón Ponlla Fernández.

En 1956, con la mediación de Enrique de Sendagorta (SENER), alquiló sus instalaciones durante diez años a la sociedad Industrias Navales (INDUNAVAL)<sup>24</sup>, que abrió un nuevo ciclo con buques de mayor porte, para lo que fue necesaria una nueva grada que sustituyó a la anterior terminada en 1944. Etapa en la que, entre otros, fueron construidos los buques *Indunaval Primero*, en agosto de 1958; *Indunaval Tercero*, en mayo de 1960; tres buques para Marítima del Norte –*Sierra Blanca* y *Sierra Bravía*, en 1960 y *Sierra Banderas*, en enero de 1961–, así como pesqueros, remolcadores, gabarras y un ferry para Uruguay.

Juan Cruz Celaya hijo adquirió los terrenos colindantes con la intención de construir una nueva grada, para la construcción de buques de mil toneladas. Sin embargo, las expectativas de INDUNAVAL no se cumplieron y en 1960 rescindió el contrato de arrendamiento después de haber construido 19 buques de diferentes tipos; la familia Celaya aprovechó el desarrollo que había alcanzado la factoría y así se mantuvo por espacio de otros cinco años, aunque perdió fuelle en su intento. Es posible que la condición de empresa familiar, unida a las limitaciones de capital y de tipo técnico impidieran un desarrollo mayor. En aquel año, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao encargó la construcción de dos gabarras, llamadas *Gabarra nº 1* y *Gabarra nº 2* e irrumpió en el sector pesquero, entre los que figura el atunero *Playa de Bakio* y los buques mercantes *Sota Poveda*, en 1961 y *Juan Millet*, en 1963.

En 1965 la Sociedad Española de Construcción Naval asumió el control de Astilleros y Talleres Celaya (ASTACE), denominación comercial que adquirió a partir de entonces tras una ampliación de capital social de 4,5 millones de pesetas y entró a formar parte del potente grupo naval nacional como empresa filial. Ello repercutió en una mejora de las instalaciones, siendo la más destacada la ampliación de la grada existente a unas dimensiones de 72 x 13 m y capacidad para buques de 2.500 TRB y una antegrada, lo que permitió recibir una mayor cartera de pedidos, que en su mayor parte fueron pesqueros especializados (atuneros congeladores, camaroneros y bacaladeros) y tradicionales, la mayor parte destinados a la exportación, así como remolcadores, balizadores y buques de salvamento, portacontenedores, yates de lujo y dos ferries para pasaje. Entre los buques del último tercio de la década figuran los siguientes: *Juan B. Buesa*, en octubre de 1968, para Vapores Costeros; y *Mesana*, en junio de 1969, para Extramar.

El incipiente tráfico de contenedores en España determinó la decisión de la sociedad Equimar Marítima de contratar tres buques que permitían el transporte de 50 TEUS o cargas de graneles, llamados *Leticia del Mar* y *Pilar del Mar*, entregados en septiembre de 1970 y *Lola del Mar*, en noviembre de 1972. Del mismo proyecto son los buques *Miriam del Toro* y *Manola Toro*, en octubre de 1972; y *José Esquivel* y *Juan Carlos Toro*, en mayo y septiembre de 1973, para Naviera Toro y Betolaza; *Somio*, en febrero de 1973, para Naviera Santa Catalina; *Sota Eduardo*, en 1974 y *Sota Alejandro*, en 1975, para Eduardo de la Sota; *Catalina del Mar* y *Mariona del Mar*, en diciembre de 1976 y *Adriana del Mar*, en diciembre de 1978 y *Fuensanta del Mar*, en marzo de 1979, todos ellos para Contenemar.

Para Extramar figuran, asimismo, cuatro buques gemelos llamados *Extramar Norte* y *Extramar Sur*, en febrero y mayo de 1976; y *Extramar Este* y *Extramar Oeste*, en octubre y diciembre de 1977. Para ISNASA construyó el buque de pasajeros *Baleares*, en 1975; y dos remolcadores oceánicos para la compañía vasca Ibaizábal nombrados *Ibaizábal Uno*, en diciembre de 1973 e *Ibaizábal Cuatro*, en abril de 1977.

---

<sup>24</sup> Sociedad de efímera existencia, con la participación de SENER (Sendagorta), Mecánica de Peña y otros accionistas.

Sin embargo, los proyectos de mayor trascendencia tienen rango internacional y se refieren a cuatro buques-escuela aparejados de brickbarca de tres palos para la formación profesional de cadetes de las Armadas de Colombia, Ecuador, Venezuela y México. Se trata de los buques ARC *Gloria*, entregado en septiembre de 1968; BAE *Guayas*, en julio de 1977; ARV *Simón Bolívar*, en agosto de 1980 y ARM *Cuauthémoc*, en julio de 1982, respectivamente. Aunque los tres últimos exceden cronológicamente del límite de esta tesis, sin embargo, dada su importancia y excepcional proyección bien merecen ser citados. La crisis en el sector de la construcción naval iniciada en 1973 tuvo consecuencias funestas para ASTACE y en 1991 el INI decidió el cierre del astillero.

#### 11.1.4 MARÍTIMA DE AXPE

Este astillero, situado en Guecho, se especializó en buques pesqueros y es el pionero en la construcción de atuneros en la industria naval española. En 1969 se asoció con Marítima del Musel, lo que proyectó su protagonismo refrendado por varios encargos de armadores centroamericanos y otros. Su papel en este tipo de buques había adquirido un gran desarrollo desde mediados de la década, en la que también construyó algunos pesqueros arrastreros congeladores destacados.

En mayo de 1970 realizó la botadura de uno de los mayores atuneros del mundo, con destino a una compañía armadora de El Salvador,<sup>25</sup> seguido de otro similar para Brasil, llamado *Sol de Copacabana*, en un contrato compartido con Marítima del Musel.<sup>26</sup> Axpe tenía entonces contratado un buque similar para Naviera Pesquera de la Baja California, de México y un yate para un cliente de EE.UU. De los cinco buques entregados en 1976, el mayor fue un atunero congelador para Nicaragua llamado *Esperanza*, de 1.500 TRB.<sup>27</sup>

En cuanto a construcción mercante, en agosto de 1968 entregó el buque *Teresa del Mar*, primero de su nombre, construido para Equimar Marítima y en 1969 fue el buque *Castiello*, encargado por el armador Andrés Ruiz de Velasco. En la década de los setenta figuran los buques portacontenedores *Beatriz del Mar*, en julio de 1970, para la citada Equimar Marítima; y cuatro gemelos para Med Lines llamados *Valvanera del Mar*, en diciembre de 1977; *Eva del Mar*, en julio de 1978; *Victoria del Mar*, en diciembre de 1978 y *Silvia María del Mar*, en junio de 1979.

En 1977 entregó los buques de apoyo a plataformas *Off Bilbao* y *Off Barcelona*, contratados por Off Shore España. Su experiencia en frío industrial avaló la construcción del buque frigorífico *Sierra Granera*, contratado por Marítima del Norte y entregado en agosto de 1978. En 1980 alcanzó un notable éxito con los buques frigoríficos *Eguzkia* e *Ilargia*, contratados por Naviera Gáldar.

En febrero de 1985, el Ministerio de Industria aprobó definitivamente la fusión de los tres astilleros vascos situados en la ría del Nervión: Ruiz de Velasco, Astilleros del Cadagua y Marítima de Axpe, que formaron una nueva empresa denominada Astilleros Reunidos del Nervión (ARN). Con esta decisión pretendían hacer frente a la crisis del sector y fue constituida con los activos de los tres astilleros, cada uno de los cuales hizo frente individualmente a sus pasivos.

El plan laboral fue aprobado por los sindicatos y a finales de 1984 la plantilla global de los tres astilleros sumaba 1.219 trabajadores, y la considerada óptima para el nuevo astillero, fruto de la fusión, se situaba en 780. De los 439 trabajadores excedentes, 67 se acogieron a jubilaciones anticipadas al amparo de la reconversión naval.<sup>28</sup> Poco duró el empeño, pues en 1991 presentó suspensión de pagos y en 1994 cerró

---

<sup>25</sup> ABC, 18 de febrero de 1970. El titular de la noticia dice: “En Bilbao y Gijón se construyen los dos buques atuneros congeladores mayores del mundo”.

<sup>26</sup> ABC, 1 de julio de 1971.

<sup>27</sup> Ingeniería Naval, nº 500, febrero de 1977.

<sup>28</sup> El País, 8 de febrero de 1985.

definitivamente sus puertas dejando una estela de conflictos y dificultades diversas, acentuado después de la firma de un contrato de cinco buques madereros para la URSS, cuya desaparición, en pleno proceso de construcción, supuso una seria complicación para la financiación del astillero vasco, lo que precipitó primero la suspensión de pagos y la quiebra después.

### 11.1.5 ASTILLEROS BALENCIAGA

Astilleros Balenciaga tiene su origen recién finalizada la Primera Guerra Mundial en Zumaya (Guipúzcoa). El 4 de mayo de 1919 se constituyó la sociedad Balenciaga y Cía. de la que formaban parte doce socios, cinco colectivos y siete comanditarios, con el objetivo de dedicarse a la construcción y reparación de maquinaria en general y, en especial, máquinas marinas y vapores de pesca. Por necesidades de capital, la sociedad se disolvió y el 11 de febrero de 1921 se registró la S.A. Balenciaga, con el aporte de cuatro socios, presidida por Victoriano Celaya Lecue y un capital de 400.000 pesetas.<sup>29</sup>

En sus primeros años se dedicó a la fabricación y reparación de maquinaria, fundiciones de hierro y bronce, con especialidad en máquinas marinas de vapor, calderas y accesorios. Después de una etapa en la construcción de buques de casco de madera, en 1929 entregó su primer buque de casco de acero, llamado *Julito*, contratado por Julio Ciganda, de Pasaia, seguido del aljibe *Blas de Lezo*, en ese mismo año, para Luis Madariaga. En el citado año Balenciaga y Carmelo Unanue constituyeron la sociedad La Constructora Metálica, dedicada a la construcción de buques, gabarras y otras instalaciones; desde su traslado en 1931 a Arrangoleta hasta 1933 fueron construidos siete buques cuyos tonelajes oscilaban entre 104 y 207 toneladas y hasta 1940 otros catorce buques de entre 30 y 230 toneladas, época en la que el astillero estuvo bajo la dirección técnica del ingeniero naval Valeriano González Puertas –más tarde figura destacada de Compañía Trasatlántica– y su ayudante Gabriel Betondo Osteche.

Después de la guerra civil, con una actividad prácticamente inexistente, el astillero atravesó graves dificultades financieras, etapa en la que estuvo dirigido por el doctor José Ajuria, médico titular de Zumaia desde 1916 y gerente de la sociedad de la que era socio fundador. Perseguido y desterrado por sus ideas políticas, entre sus iniciativas empresariales figura la cooperación en otras empresas, caso de Yeregui y Cía., Carmelo Unanue y Arrizabalaga y Olasagasti.

En 1937, Balenciaga obtuvo la autorización para construir barcos en la margen derecha del río Urola, junto al antiguo puente de la carretera, aunque fue a partir de mayo de 1940 cuando proyectó la mejora de sus instalaciones contiguas al astillero Arrizabalaga y Olasagasti, con dos gradas, una cubierta y otra al aire libre, para la construcción de buques metálicos, un varadero y edificaciones anexas que fueron ampliadas a partir de 1952, después de resolver un contencioso de once años de duración con el pintor Zuloaga. En abril de 1953 entregó el buque *Lashercia*, para Epifanio Población Larrinaga y fletado al Ministerio del Aire.

La ley de 1956 abrió un nuevo horizonte en la demanda de nuevas construcciones y a partir de 1960 Balenciaga acometió las obras de un dique seco, sala de gálibos y talleres de forja y montaje de cuadernas. Ese periodo se extendió hasta 1973 y aunque su principal mercado estaba en los armadores de la región, también consiguió contratos en Andalucía y Cataluña, siendo especialmente significativos los años 1967, con la entrega de 16 buques y 1968, con una cartera de pedidos de 23 buques pesqueros.<sup>30</sup>

En 1963 Balenciaga había consolidado su posición en Guipúzcoa y comenzó una nueva etapa en la construcción naval de acero tras un acuerdo con Lasa Hermanos e Industrias Guria, con un promedio de

<sup>29</sup> ZABALETA, Gorka y ETXABE, Pedro (2011). *Balenciaga. 90 años de construcción naval*, p. 9, Balenciaga, S.A., Zumaia.

<sup>30</sup> *Ingeniería Naval*, nº 392, p. 49, febrero de 1968.

cuatro o cinco buques anuales, cuyo armamento final se realizaba en las instalaciones de las citadas empresas en Pasaia. El primer casco correspondió al pesquero *Ciudad de San Sebastián*, en 1964 y en la década de los sesenta comenzó la construcción de buques de carga general en colaboración con Talleres Laye de Ondárroa e Industrias Guria. A esta etapa corresponden tres buques para el armador Antonio Léniz Bengoechea llamados *Polensa*, *Polensa Quinto* y *Polensa Cuarto*, entregados en diciembre de 1961, 1964 y abril de 1965; para su socio Enrique Rodríguez Polledo, los buques *Polensa Tercero*, en agosto de 1962; *Urmaya*, en 1968 y *Urona*, en agosto de 1969. En mayo de 1967 entregó el buque *Pedro Flaño* a la sociedad Arenas y Transportes Marítimos Flaño.

Cliente importante de este astillero fue Naviera Uralar, para la que construyó toda su flota, compuesta por catorce buques a lo largo de su existencia: *Urlea* y *Noreña*, en abril y julio de 1970; *Noreña Segundo* y *Uralar*, en 1971; *Uralar Segundo* y *Noreña Tercero*, en 1973; *Urraki*, en 1975; *Urkiá*, en 1976, *Uralar Tercero*, en abril de 1979; *Uralar Cuarto*, en 1980; *Uralar Quinto*, en 1982; *Uralar Sexto*, en 1983 y *Uralar Séptimo*, en 1984.

En el último tercio de la década de los setenta destacan cinco buques para Naviera Sota Cantábrico, llamados *Sota Sir Ramón* y *Sota Yon*, en 1977; *Sota Aránzazu*, en noviembre de 1978; *Sota Begoña*, en 1980; y *Sota Arriotoquieta*, en 1981. Figuran también los buques *Mendiondo*, en abril de 1978 y *Goiri*, en febrero de 1984, para Marítima del Gran Bilbao; los remolcadores *Bizkor*, en 1976 y *Gogor*, en 1977, para Remolcadores Ibaizábal; *Alpaca*, en septiembre de 1978, para Ornaves; y los buques petroleros auxiliares para suministro de combustible *Carol*, en septiembre de 1983 y *Donagus*, en febrero de 1984, para Auxoil.

La crisis del petróleo y sus consecuencias provocaron la quiebra de Lasa Hermanos y el cese de actividad de Industrias Guria. A partir de 1986, Astilleros Balenciaga entró en la construcción completa de buques, para lo que fue constituida la sociedad Montajes Navales del Urola y paralelamente se introdujeron nuevos sistemas de diseño y producción. Cuando el mercado pesquero entró en declive, a partir de 1991 irrumpió en el mercado internacional off shore, en el que desde entonces es un referente de prestigio.

### 11.1.6 ASTILLEROS LUZURIAGA

El industrial vasco Victorio Luzuriaga Iradi fundó el 2 de octubre de 1943 la sociedad anónima Astilleros Luzuriaga, situada en Pasajes de San Juan (Guipúzcoa) y dirigida por José Urrersti Andonegui. Fue el punto culminante de una actividad iniciada a finales del siglo XIX por su padre, Javier Luzuriaga Arpide, con talleres de fundición y reparaciones metálicas. Un premio de lotería nacional repartido en San Sebastián le permitió adquirir una antigua fábrica de azúcar en Ategorrieta, a donde se trasladó en 1898 y también compró una fundición en Tolosa.

En 1918 adquirió a Banca Brunet y el duque de Mandas la empresa Fundiciones Molinao y se trasladó a Pasaia; en 1924 se constituyó la sociedad regular colectiva Javier Luzuriaga e Hijo y en 1928, al fallecimiento de su fundador, Victorio Luzuriaga Iradi dio nombre a la empresa hasta 1937, en que fue constituida la sociedad Victorio Luzuriaga S.L. en unión de sus hijos Francisco y Carmen, el primero de los cuales, que estaba incorporado a la firma desde enero de 1928, presidió la sociedad a partir de 1952 cuando se transformó en Victorio Luzuriaga, S.A.

En 1929 inició la construcción y reparación de buques en Pasajes de San Pedro, produciéndose sucesivas ampliaciones con la incorporación de Talleres Mamelena (1930), el arriendo de Astilleros del Rey (1931) y la compra de la Constructora Guipuzcoana (1937), aunque el episodio más importante fue la adquisición en 1933 del dique flotante *Luzuriaga*, traído a remolque desde Cádiz. Tenía una fuerza ascensional de 1.900 toneladas y unas dimensiones de 66 m de eslora, 23,25 m de manga y 10,20 m de

calado, lo que permitía la varada de buques de casi 70 m de eslora. El dique se reveló pronto una inversión afortunada, pues la flota pesquera desde Bayona hasta a Bilbao dependía de esta instalación para el carenado y reparación de sus buques. Durante la década de los años cuarenta estuvo situado en Pasajes de San Pedro y en la década siguiente fue trasladado, al igual que el conjunto de las instalaciones del astillero, a Bortalaborda, donde permanece hasta la actualidad.

Después de la guerra civil, Luzuriaga fabricó gasógenos de licencia francesa para coches y camiones. La carencia de carbón de coque, materia prima en las fundiciones, hizo que languidciera la actividad de la factoría y durante la Segunda Guerra Mundial fue traído desde Inglaterra hasta Huelva en barcos ingleses, para su posterior transbordo en buques españoles hasta Pasajes. Para asegurar la producción de acero moldeado se alcanzó un acuerdo con la sociedad José de Orueta y debido a los problemas de restricciones eléctricas, en la primavera de 1945 adquirió una central térmica en desuso situada en Hernani, que fue reactivada.

Entre 1940 y 1945 se construyeron seis parejas de arrastreros al fresco de casco de acero, de 160 TRB cada uno, para armadores pasaitarras, propulsados por motores diésel fabricados en los talleres de La Naval en Sestao. Estos buques figuran entre los más competitivos del sector pesquero en los años cuarenta, lo que refleja la capacidad tecnológica del astillero.<sup>31</sup>

En 1941 entregó la draga *Ana de Astigarraga*, propulsada por motor diésel y encargo de Antonio Astigarraga; los buques de cabotaje *Mari Carmen Luzuriaga*, en 1944; *Lezo* y *Urgull*, en marzo y mayo de 1945, para Compañía Naviera Bachi; y el primer remolcador diésel-eléctrico construido en España y llamado *Ingeniero Marquina*<sup>32</sup>, en septiembre de 1946, para la Junta de Obras del Puerto de Pasajes.

Para armadores locales construyó otros cinco pesqueros de casco de acero con un arqueo total de algo más de mil toneladas de registro bruto y en agosto de 1947 adquirió en subasta el buque *Begonlock*, una corbeta de la clase *Flower*, ex *HMS Begonia*, que había sido encontrada abandonada en alta mar por la pareja de arrastreros vascos *Trinxeer-Pe* y *Trintxeer-Alde*. En 1949 se le asignó el nombre de *Fundiciones Molinao* y se decidió su transformación en mercante; un año después fue renombrado *Astiluzú* y comenzó su vida comercial en el cabotaje nacional, hasta que en 1955 lo compró Naviera Compostela y en 1956 recibió el nombre de *Río Mero*.<sup>33</sup>

En abril de 1955, parte de las instalaciones se trasladaron a la factoría situada en Bortalaborda y otros talleres permanecieron en la zona de Astillero del Rey, dedicados al servicio de la flota bacaladera. Por entonces Luzuriaga disponía de dos gradas cubiertas de 100 m de eslora y 13 m de manga para buques de hasta 2.000 TRB, aunque el mercado principal ocupaba la demanda de buques en torno a 250 TRB. El dique flotante mantenía una gran actividad y disponía también de secciones de ajuste, calderería, tubería, carpintería, electricidad y un parque de prefabricación de piezas de hasta 12 toneladas.

A partir de 1959, Luzuriaga comenzó la construcción de pesqueros, de modo que en 1962 fueron botados diez buques que sumaban 2.063 TRB y la cartera de pedidos iba en aumento. Téngase en cuenta que a principios de la década se había puesto en marcha la sustitución estimada de 8.462 TRB que se estimaban necesarias para renovar la flota de altura guipuzcoana, lo que supuso un gran aliciente para los astilleros

<sup>31</sup> Para otorgar licencias de pesca de altura, la ley de 29 de enero de 1948 fijaba las características de las embarcaciones en 150 TRB, diez nudos de velocidad y una autonomía de 5.000 millas.

<sup>32</sup> *Ulía* sobre el proyecto, este buque fue adjudicado en marzo de 1935 y botado el 19 de julio de 1943, aunque no entró en servicio hasta septiembre de 1946. El retraso se debe a problemas administrativos y a las dificultades durante la guerra mundial para conseguir el equipo propulsor y otros equipos de importación debido al aislamiento en el que se encontraba España. En julio de 1961 fue remotorizado con dos motores diésel y los trabajos se realizaron en Astilleros Luzuriaga.

<sup>33</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2013). *Gris naval en la Marina mercante española*, pp. 390-394, Parlamento de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.

de la cornisa cantábrica y, en concreto, los establecimos en Zumaya y Pasajes. A ello contribuyó el desarrollo de la industria siderúrgica de Guipúzcoa y la región vasca, que aportó los materiales necesarios para atender la demanda creciente.<sup>34</sup>

En el caso de Luzuriaga, en 1965 fueron botados diez buques y desde entonces los astilleros españoles, grandes y medianos, salieron a los mercados internacionales con bastante éxito, de suerte que Luzuriaga figura entre los primeros que consiguieron exportar buques de pesca a Francia<sup>35</sup> e Inglaterra, aunque el mercado seguía siendo netamente nacional.

En el periodo comprendido entre 1962 y 1967 Astilleros Luzuriaga construyó una veintena de pesqueros que oscilaban entre 180 TRB y 300 TRB, además de algunos mercantes de hasta 1.300 TRB. En el plazo de una década, para la naviera Artaza y Cía. construyó tres buques de cabotaje en el plazo de una década: *Juan María Artaza*, en 1955; *Ignacio Artaza*, en 1962 y *Conchita Artaza*, en 1965; así como el buque *Juanita de Chacártegui*, en 1963, para Francisco Chacártegui; los tres últimos favorecidos por la aplicación de la ley de mayo de 1956.

En 1960, al fallecimiento de Victorio Luzuriaga, se decidió ampliar la base de la sociedad, hasta entonces de carácter familiar, con la admisión de nuevos accionistas y un porcentaje para el personal de la empresa. En enero de 1969, con un capital social de 45 millones de pesetas<sup>36</sup>, comenzó su actividad de fundición en Tafalla (Navarra), acogiéndose a los beneficios que la Diputación Foral de Navarra concedía a las industrias que se establecieran en su territorio. Por entonces se había incrementado la presencia de Luzuriaga en los mercados internacionales con tipologías específicas de buques, caso de un contrato de 28 camaroneros para Cuba que sumaron más de 2.150 TRB.

En 1970, Astilleros Luzuriaga facturaba 267 millones de pesetas y tenía una plantilla de 437 trabajadores. Figuraba entre los astilleros de tipo medio especializados en la construcción de buques pesqueros y dedicaba un 40% de su actividad a las reparaciones navales. Del promedio de 3.000 TRB anuales del quinquenio 1965-1969 había pasado a 7.000 TRB anuales en 1970 y 1972.<sup>37</sup> El periodo comprendido entre 1970 y 1974 tuvo como protagonista a las exportaciones, con doce buques camaroneros para Irán, dos buques portacontenedores para Irlanda y Dinamarca, cuatro congeladores para armadores franceses y cuatro bacaladeros de 1.338 TRB cada uno para Islandia, lo que representa el 57% del TRB producido por el astillero.<sup>38</sup>

En 1974 se proyectó una ampliación que duplicó su capacidad industrial y a mediados de 1978 concluyó la modernización de la fundición de Pasajes, así como los talleres de Usurbil dedicados a construcciones metálicas, calderería y aceros moldeados y laminados y de engranajes y maquinaria para obras en Huesca, momento en el que la empresa llegó a tener una plantilla de cuatro mil trabajadores. En Pasajes

---

<sup>34</sup> Entre 1939 y 1956 surgieron cinco nuevas industrias siderúrgicas en Guipúzcoa: en 1939, Acerías y Forjas de Azcoitia; en 1944, Esteban Orbeago con plantas en Zumárraga y Lezo; en 1952 se reestructuró la propia industria de Victorio Luzuriaga; en 1953 se fundó en Hernani la empresa Aceros y Fundiciones del Norte Pedro Orbeago, orientada primero a la fundición de hierro y luego al acero. Las construcciones navales modernas supusieron una salida para las producciones de algunas de estas factorías.

<sup>35</sup> En julio de 1964 fue botado el buque atunero congelador *Navarra*, para un armador de Francia.

<sup>36</sup> En 1969 empleaba a 41 técnicos, 22 administrativos y 343 obreros. Poseía un economato y 20 viviendas para sus empleados y mantenía una escuela profesional. Fabricaba las maquinillas de pesca Astiluzu, con materiales de procedencia nacional e importaba algunos elementos para la construcción naval procedentes de Francia y Colombia.

<sup>37</sup> ZURBANO MELERO (1998), *ibidem*, p. 359.

<sup>38</sup> La mayor parte de los armamentos finales, montajes y habilitaciones complementarias se realizaban en Astilleros Lasa Hermanos y Astilleros Ascorreta de Pasajes y se produjo, asimismo, un auge de la industria auxiliar, en la que destacan Manufacturas Aranzabal S.A., de Zarauz, fabricante de los equipos de bombeo Itur y los equipos de refrigeración y congelación de la firma guipuzcoana Ramón Vizcaíno.

Ancho, las instalaciones de la empresa se dedicaron a la fundición de hierro y a los talleres mecánicos, mientras que la planta de Rentería orientó su producción a fundiciones especiales.

En cuanto a construcción naval mercante, para el armador Antonio Vega de Seoane construyó los buques *Antxon Mari*, en 1976; *Irati*, en 1978 y *Virgen de las Nieves*, en 1981; *Kortezubi*, en febrero de 1976, para Naviera Murueta; *Eslava*, en 1976, para Luis de Otero; *Eco Ana* y *Eco Luisa*, en 1977 y *Eco Marina*, en 1978, para Naviera Eco; e *Irimo* y *Izarraitz*, en junio y diciembre de 1978, para Naviera Pasai. Figuran también cuatro buques para Naviera Jaizkibel: *Punta Izkiro*, en 1978; *Punta Sugur*, en abril de 1979; *Punta Motela*, en julio de 1980 y *Punta Zabala*, en julio de 1982. Destaca el buque *Xove*, en marzo de 1980, para Aluflet, dedicado al transporte de aluminio; y los buques *Raimundo A.*, para Artaza y Cía. y *Salpa*, para Ornaves, ambos en 1983.

La reconversión industrial y el declive industrial provocaron el cierre y desaparición de la fábrica en Pasajes en 1990, aunque el astillero consiguió sobrevivir dedicado a las reparaciones navales hasta 1995, en que sus instalaciones fueron vendidas a la nueva sociedad Astilleros de Pasaia.

### 11.1.7 ASTILLEROS MURUETA

Astilleros Murueta inició su andadura en enero de 1943 en una factoría establecida en la ría de Guernica, cerca de Bermeo y en junio de 1947 entregó su primer buque, llamado *Punta Begoña*, para Marítima del Abra. En sus primeros años dominaron los encargos de pesqueros y alternó con barcos para el cabotaje regional, de proyecto sencillo en los que el remachado dio paso gradualmente a la soldadura. Es el caso de los buques *Felipe*, en mayo de 1948 y *Ramales*, en febrero de 1950, para Transportes Navales; el gánguil *Arteche*, en 1957, para Hidroeléctrica Ibérica; y *Pachi Chacártegui*, en 1959, para el armador Fernando Chacártegui Arrinda.

Naviera Murueta, cuyo accionariado está relacionado con el astillero, ha construido en esta factoría la mayor parte de su flota: *Avelina*, en marzo de 1968; *María Ángeles Arrúe*, en junio de 1969; *Cándido Betolaza*, en mayo de 1969; *Begoña de Astobiza* e *Ignacio Toro*, en septiembre y en octubre de 1969; *Anzoras*, *Akorda* y *Arri*, en enero, mayo y diciembre de 1972; *Arketas*, en junio de 1973; *Axpe*, en julio de 1974 y *Arteaga Segundo*, en julio y diciembre de 1974; *Kanala* y *Albiz*, en mayo y noviembre de 1975; *Andramari*, en febrero de 1976; *Elexalde*, en diciembre de 1977; *Pedernales*, en septiembre de 1978; *Portuondo* y *Portubide*, en mayo y diciembre de 1979; *Altea*, en mayo de 1982; *Puerto de Alcudia Dos*, en diciembre de 1991; *Luno*, en enero de 1994 y *Laudio*, en enero de 1997.

Tras la entrega de los buques *Gerardo Toro*, en 1965 e *Ignacio Toro*, en octubre de 1969, ambos para Naviera Toro y Betolaza y el remolcador oceánico *Aznar José Luis*, en abril de 1969, para Remolcadores Ibaizábal, la década de los años setenta se reveló de una notable actividad con la construcción de cuatro buques para Bilbao Shipping llamados *Astondo*, en julio de 1972; *Arinka*, en 1974; *Danok*, julio de 1975 y *Dauka*, en noviembre de 1976. En junio del citado año fue entregado el buque *Eslava*, para Luis de Otero, armador para el que también construyó el buque *Arriaga*, entregado en diciembre de 1981. Figuran también los buques *San Floro* y *San Tino*, en 1977, para Euomar; *Izar Argia*, en 1980, frigorífico para Naviera Gáldar; y *Off Valencia*, en 1983 y *Off Vigo*, en 1984, dos remolcadores de apoyo para Off Shore España.

Mención especial merecen dos buques rolones construidos por encargo del Grupo Suardiaz, que figuran entre los primeros de su clase construidos en España: *Rivagijón* y *Rivanalón*, en marzo y octubre de 1971; de su grada salieron también los buques *Sancho Panza*, en noviembre de 1980 y *Goya*, en noviembre de 1982, para Líneas Marítimas del Cantábrico; y para Marítima Arroyofrío, sociedad del mismo grupo asturiano al igual que la anterior, construyó los buques *Arroyofrío Uno*, en febrero de 1985

y *Arroyofrío Dos*, en octubre de 1985. Diez años después Suardiáez contrató la construcción del buque *Iván*, entregado en 1996 y dedicado al transporte de vehículos, al igual que los anteriores.

En la factoría de Guernica dispone de dos diques secos, el número 1 de 190 x 19 m y el número 2, de 210 x 22 m, así como áreas cubiertas que suman 3.600 m<sup>2</sup> y diversos medios auxiliares. En la factoría en Erandio, situada en la ría de Bilbao, tiene un muelle de armamento a flote de 170 m, utilizable a ambos lados. En los últimos años ha mantenido un destacado protagonismo en la construcción de buques atuneros de última generación, multipropósito, rolones, frigoríficos, patrulleros guardacostas, *off shore* y frigoríficos.

#### 11.1.8 ASTILLEROS ZAMAKONA

Los antecedentes de Astilleros Zamakona se remontan a 1914, con la apertura de un pequeño varadero en Zorroza dedicado a la construcción y reparación naval en madera. Medio siglo después se trasladó a Zorrozaurre, en el margen derecha de la ría del Nervión y se dedicó a la construcción de gabarras para la carga de mineral; en 1966 finalizó la construcción del pesquero *Itsasgane*, para un armador de Bermeo y un año después la factoría de Santurtzi disponía de una grada cubierta, empleaba a medio millar de trabajadores y entre sus primeros trabajos en acero figuran las dragas *Punta Galea* y *Punta Lucero*.

En 1972 el industrial Pedro Garaygordobil fundó un taller de reparaciones navales llamado Napesca en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria; en 1978 sumó otro taller nombrado Ircesa, dedicado a reparaciones e instalaciones eléctricas y en 1980 adquirió Astilleros Zamakona, al que en 1993 se produjo la fusión de Astilleros Ardeag. En los últimos 25 años ha posicionado como un referente internacional en la construcción de buques de valor añadido, entre los que figuran atuneros de última generación y los buques de salvamento *Clara Campoamor* (2006) y *Don Inda* (2007), contratados por la Dirección General de la Marina Mercante.

En 1988 adquirió la factoría Repnaval, situada en Las Palmas de Gran Canaria y dedicada a la reparación naval y en 2006 compró Astilleros de Pasaia, con lo que Zamakona se ha convertido en uno de los principales grupos privados de construcción y reparación naval de España. Dicho astillero, fundado en 1995, es el resultado de la fusión de varias empresas de la bahía paisatarra dedicadas a la citada actividad.

#### 11.1.9 ASTILLEROS ARDEAG

Este astillero tiene sus antecedentes en la sociedad Basabe y Cía., fundada en 1928 e instalada en Erandio, junto a la carretera de Las Arenas. En su primera etapa se dedicó a la reparación naval, preferentemente de las gabarras de la ría. El ingeniero naval Alonso Verástegui destaca que el personal del astillero “aprendió entonces a botar sus barcos por encima de la carretera. Las botaduras debieron ser increíbles, pues ponían imadas en la carretera pero no tenían antegrada en la ría”.<sup>39</sup>

En 1955 la factoría se trasladó a Axpe donde, además de talleres y otras instalaciones, se construyó una grada cubierta en curva con antegrada y en la que muchas botaduras se hicieron de noche para evitar problemas en el tráfico circulatorio en Las Arenas. En la década de los cincuenta comenzó su etapa de construcción naval con un encargo del armador Luis de Otero Murueta, para que el construyó los primeros buques con nombres de músicos compositores de zarzuelas: *Chapí*, en 1952; *Chueca*, en 1956 y *Barbieri*, en mayo de 1959.

En la década de los años sesenta y justificado por la gran demanda que entonces existía, entró en el mercado de buques pesqueros y remolcadores, hasta el punto de que de sus instalaciones salió el grueso

---

<sup>39</sup> ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José (2009). *Guayas. Un buque escuela nacido en Erandio*, p. 32, Ayuntamiento de Erandio, Vizcaya.



de la flota del armador valenciano Vicente Boluda y una parte de Remolcadores Ibaizábal. En el listado de buques construidos figuran también la draga *Siglo*, en 1962 y la barcaza *Siglo Segundo*, en 1966, ambos para la Compañía Marítima Erandia y la draga *Irisasi*, en 1964, para A. Aguinaga de San Sebastián. En 1981 construyó los remolcadores *Reus* y *Boluda Huit* y en 1987 entregó el petrolero para suministro de combustible *Ibai Garbi*, contratado por Shell España. Entre los últimos buques construidos figuran los remolcadores *Boluda Fos*, en 1992 y *V.B. Austral*, en 1993, año en el que Ardeag decidió el cierre de su actividad y vendió su cartera de mercado a Astilleros Zamakona.

## 11.2 ASTILLEROS DE CANTABRIA

### 11.2.1 ASTILLEROS DE SANTANDER

En 1871 Bernardo Lavín Regato fundó un modesto taller de forja en Astillero, para atender las necesidades de las compañías de ferrocarril y las empresas mineras. La decisión de este forjador era consecuencia de la decisión de la Junta de Obras del Puerto de Santander de abandonar las antiguas instalaciones de lo que había sido el Real Astillero de Guarnizo<sup>40</sup>, fundado en 1581, para organizar su propio arsenal en la capital cántabra, de modo que en el pueblo sólo permanecían los operarios que habían construido sus casas alrededor de la factoría. Lavín, que había trabajado para la Junta de Comercio de Santander, mantuvo la empresa y abandonó la construcción en madera para dedicarse a los barcos de casco metálico que llegaban a los cargaderos de mineral, entonces recién construidos en la zona.

En 1902, un año después de su muerte prematura, su viuda, Adelaida Coterillo García, fundó la sociedad mercantil comanditaria Viuda de Lavín y Cía., de carácter familiar, con un capital social de 189.000 pesetas y una duración de diez años. Al frente de la misma se situó su yerno, Alfredo Chelví Bosch, quien más tarde extendió su actividad hacia el sector naval, con reparaciones a flote de los buques que venían a cargar mineral y la construcción de un pequeño vapor.

En 1913, cuando finalizó la duración legal de la sociedad mercantil comanditaria, se constituyó Talleres del Astillero–Herederos de Bernardo Lavín, con un capital social de 200.000 pesetas. La escritura de constitución de esta nueva sociedad se considera el documento fundacional de Astilleros de Santander. En 1922 entró en servicio el dique seco número 1, de 109 m de eslora y 16 m de manga, fecha en la que la entrada de nuevos socios tras una ampliación de capital de 1.500.000 pesetas había derivado en que la mayoría de la sociedad quedara fuera del control de los fundadores, debido a los importantes gastos que había supuesto la obra.

En 1923 pasó a la propiedad del industrial Casimiro Tijero Aguirre, que amplió el capital social a 2,5 millones de pesetas y se convertiría en su principal accionista durante varios años. La empresa se dedicó preferentemente a la fabricación de material ferroviario, minería y obras públicas. En 1928 y 1929 hubo dificultades con el personal que desembocaron en huelgas y en 1930 construiría su primer buque, un transporte de torpedos para la Armada española. Pese a este contrato, la escasez de pedidos de todo tipo debido a la crisis de la década llevó a Talleres del Astillero a una situación delicada. En 1935, su propietario emitió obligaciones hipotecarias por un valor nominal de millón y medio de pesetas y la apertura de una cuenta de crédito con garantía hipotecaria sobre los bienes de la empresa y los suyos propios.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Para más detalle, véase: MERCAPIDE, Nemesio (1980). *Guarnizo y su Real Astillero*, pp. 48-145, Institución Cultural de Cantabria, Santander.

<sup>41</sup> HOUP, Stefan y FERRER, Lidia (1998). "Historia de las otras empresas del Grupo". *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 286, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

La guerra civil provocó la paralización total de la actividad cuando la maquinaria de que disponía fue evacuada por las tropas republicanas en su retirada hacia Asturias. A partir de entonces, controlada por el bando nacional y hasta el final de la contienda, se dedicó a la fabricación de proyectiles. En abril de 1939, cuando acabó la guerra, la empresa reanudó sus actividades haciendo trabajos para la demanda terrestre y naval. Consiguió el arrendamiento del dique de Gamazo y se edificaron otras construcciones necesarias para el mejor desarrollo de la actividad naval, que se orientó preferentemente hacia las reparaciones, caso del contrato firmado con la Sociedad Anónima Cros para la gran carena del buque SAC-5, hundido durante la guerra en aguas de San Feliú de Guixols.

En 1940, Talleres del Astillero alquila el dique de Gamazo, construido por la Junta de Obras del Puerto en Santander y a partir de entonces la empresa comienza a prosperar. En 1944 firmó un acuerdo con La Maquinista Terrestre y Marítima para el montaje de motores de esa marca en buques pesqueros a construir en el astillero santanderino. En ese año falleció su propietario y cuatro años después un grupo de empresas lideradas por el Banco de Santander adquirió la totalidad de las acciones de la sociedad.

Comenzó entonces una nueva etapa orientada preferentemente hacia las reparaciones navales, en consonancia con la importancia que el puerto de Santander había adquirido en el concierto nacional. En 1949 se incorporó a la plantilla el primer ingeniero naval y en 1950 finalizó la ampliación del dique seco nº 1, hasta 123,40 m. En 1952 la sociedad perdió el carácter familiar que había tenido hasta entonces. En una operación liderada por Banco de Santander y la participación de PYSBE, CEPSA y Bergé y Cía., entre otros, compraron la empresa que hasta 1966 mantendría la denominación de Talleres del Astillero (TASA), con una ampliación de capital hasta 25 millones de pesetas, incrementándose en otras dos ocasiones hasta alcanzar 40 millones de pesetas en 1962.

Las instalaciones fueron notablemente mejoradas y en el extranjero se contrataron algunas patentes, caso de la firma inglesa Todd para producir equipos de combustión de fueloil y la firma francesa Alvaret para la fabricación de apisonadoras y material de compactaje. En 1957 se inauguró el varadero nº 2 y el muelle nº 4. En 1960 comenzó la construcción de un nuevo dique, de mayores dimensiones, que habría de abrir una nueva etapa en lo que a reparaciones navales se refiere.

A partir de 1961 decidió realizar trabajos de desguace de buques para compensar los vaivenes de su actividad principal, que conoció etapas de muy baja actividad y adquirió los buques *Valmar* y *Cabo Creux* para su desmantelamiento. En 1963 dejó de fabricar material ferroviario tras la disolución de Construcciones Españolas de Material Móvil (COMSA), a la que aportaba una parte de sus necesidades.

De los trabajos realizados en esta etapa destaca la reconstrucción del buque *Sierra Aránzazu*, de Marítima del Norte, que había sido atacado en aguas próximas a Cuba y la transformación en frigorífico del buque *Ser*, propiedad de Transportes Frigoríficos Marítimos, que se realizaron entre 1964 y 1965. En cuanto a construcción naval, en esta etapa fueron construidos 17 buques, en su mayor parte pesqueros y algunos mercantes, como los buques Bahía de Coruña, en diciembre de 1966, para Naviera Astur.

En 1965, la Sociedad Española de Construcción Naval adquirió la totalidad del capital social de Talleres del Astillero y organizó la empresa como filial, en la que tuvo especial proyección todo lo relacionado con las reparaciones navales. En 1966 pasó a denominarse Astilleros de Santander, conocida desde entonces por el acrónimo ASTANDER. El nuevo dique se convertiría en un instrumento fundamental y fue inaugurado el 8 de enero de 1969, con la varada del petrolero *Durango*, de la flota de Naviera Vizcaína. En aquel momento se trataba del segundo mayor de España y el mayor de la cornisa cantábrica, con unas dimensiones de 231 m de eslora y 32 m de manga y capacidad para buques de hasta 54.000 toneladas.

En 1965 se produjo la adquisición del astillero por la Sociedad Española de Construcción Naval, dando así comienzo a la tercera etapa que se mantendría hasta 1999. Banco Santander quiso desprenderse de un atípico que no le resultaba rentable y la Naval necesitaba de unas instalaciones de ese tamaño. La compra se produjo de forma escalonada y entre tanto finalizaron las obras del dique nº 2, de 230 x 32 m, valioso instrumento que le permitió acometer trabajos de todo tipo, aliviando la carga de otros astilleros de La Naval, dedicados entonces a satisfacer la mayor demanda de construcción naval. La situación estaba favorecida por la coyuntura que entonces existía. El contrato de arriendo del dique de Gamazo cesó en 1970, mientras se acometían diversas obras de mejora de las instalaciones, en su mayor parte el amparo de la Acción Concertada y que se prolongarían por espacio de una década.

La construcción naval conoció en esta etapa un auge considerable. En 1966 entregó dos costeros llamados *Rocío del Mar*, para Equimar Marítima y *Bahía de La Coruña*, para Naviera Astur. Además de una veintena de pesqueros y un grupo de remolcadores de puerto construidos en la década de los sesenta y setenta –*Alén, Alúm, Azacán, Amstel, San Roque, Faneca, Esguin, Guarne, Marbella, Fuengirola...*–, figura también un lote de catorce camaroneros para la flota pesquera de Cuba, terminados en 1969.

En la década de los años setenta destaca la construcción de los buques *Valfragoso* y *Valrosal*, en 1970 y 1971, para Vicente Suárez; *Luis Álvarez*, en septiembre de 1974, para Vapores Costeros; *Marcogrís*, asfaltero, en mayo de 1975, para Marcosa; *Charo del Mar* y *Almudena del Mar*, en enero y marzo de 1976, primeros buques de apoyo para Transportes Navales; *Arquitecto Herrera*, en mayo de 1977, para Cementos y Graneles; *Ana Pando* y *Charo Pando*, en julio y septiembre de 1978, para Marítima Antares; y *Ana Teresa* y *María del Coro*, en septiembre de 1979 y septiembre de 1980, para Naviera Federico G. Fierro.

A la década de los ochenta corresponden los buques *Bahía de Málaga* y *Bahía de Cádiz*, en marzo y julio de 1980, para ISNASA y destinados a las líneas del Estrecho; *Tuma*, en mayo de 1981, para Navecaribe (Cuba); *Don Fernando* y *Don Pedro*, en febrero de 1983 y abril de 1984, para TRAMASUR; *Zeroi*, en marzo de 1983, para Atunsa; *Alonso de Chaves*, en mayo de 1987, para la Dirección General de la Marina Mercante; y *Atlántida*, buque cablero de propulsión diésel-eléctrica, en enero de 1988, para TEMASA.

En cuanto a grandes reparaciones hemos de destacar la obra realizada en el segundo semestre de 1969 en el buque *Monte Zalama*, con daños de importancia en el costado y la amura de estribor después de una embarrancada ocurrida en la isla caribeña de Navassa cuando transportaba un cargamento de chatarra con destino a Japón y el alargamiento del casco hasta alcanzar 26.798 toneladas de peso muerto. No obstante, mayor espectacularidad revistió la operación de cirugía naval que dio como resultado la transformación del bulkcarrier *Akron*, realizada en 1973, a partir de la popa del petrolero *Fatum*, tipo T-2, cortada a proa del mamparo de la cámara de máquinas y la unión del cuerpo de proa del buque *Garanda*, seccionado asimismo a proa del citado mamparo. Entre ambos cuerpos se insertó un bloque de nueva construcción de dos metros de eslora, para conseguir continuidad en las líneas del buque resultante dadas las diferencias de puntal y manga; asimismo, toda la superestructura central del petrolero *Fatum*, incluido el puente de mando, se trasladó al “nuevo” buque.<sup>42</sup> Astilleros de Santander realizó ambas operaciones avalado por su experiencia en el alargamiento y transformación de los buques frigoríficos *Playa de los Cristianos*, *Playa de Jandía* y *Playa de la Aldea*, de la flota de Navicasa, así como el bacaladero *La Peñuca*, la transformación de cargueros convencionales en portacontenedores o minigraneleros, aunque la obra realizada en el buque *Akron* fue una importancia superior y la primera

<sup>42</sup> Para más detalles, véase: “Unión del cuerpo de popa de un petrolero con el de proa de un carguero”. *Ingeniería Naval*, pp. 519-522, octubre de 1973.

de este tipo realizada en España, si bien existían algunos precedentes, caso de la renovación de las secciones de carga del petrolero *Ciudad Rodrigo*, de la flota de CEPSA, efectuada en 1962 en Talleres Nuevo Vulcano, y la reconversión del petrolero *Guadarranque*, a partir de la sección de popa de una barcaza LCT y la adición de una sección de carga de nueva construcción, a las que nos hemos referido en el capítulo correspondiente.

La buena estrella del astillero duraría poco tiempo más, hasta que en la segunda mitad de la década de los setenta comenzó una profunda crisis en el sector naval en España. La creación de AESA y la compra posterior por SEPI, aunque solucionaron algunos problemas, a la larga fueron negativas para Astander, al que se le prohibió realizar nuevas construcciones y transformaciones. Tras un periodo de huelgas, SEPI vendió la empresa en 1999 a Italmar, sociedad participada al 40% por el grupo Lavinia. El trabajo más reciente fue el armamento final del buque cementero *Cristina Masaveu*, entregado en marzo de 2011, para Tudela-Veguín, que corresponde al último casco construido en Juliana.

### 11.2.2 DIQUE DE GAMAZO

El plan Lequerica de 1882 contemplaba la construcción de un dique seco en la playa de La Magdalena (Santander) y un año después se cambió a la punta de San Martín, en una situación considerada más idónea y sustentada sobre fondos calizos. El presupuesto de contrata fue de 1.135.242 pesetas y resultó adjudicado en 990.000 pesetas al contratista Lázaro Ballesteros. En la tabla 11.1 detallamos sus características iniciales.

El 22 de octubre de 1884 se procedió a la voladura de unas masas rocosas que permitirían el inicio de las obras en 1885; en los dos años siguientes se realizaron los muros de encauzamiento, ataguías de cierre, excavación de cimientos y acopio de los materiales de sillería, sillarejo y adoquinado, con la ayuda de una grúa de vapor móvil.<sup>43</sup> En 1887 se iniciaron las excavaciones en roca en el cuerpo del dique y aparecieron las primeras filtraciones; el dinamismo de los trabajos fue tal que se trabajó por las noches con luz eléctrica para aprovechar las mareas vivas y en agosto del citado año llegó el barco-puerta remolcado desde Inglaterra y se realizaban otras obras, aunque debido a la suma de diversos problemas de tipo técnico, en 1892 estaban paralizadas.

El ingeniero Ricardo Sáenz Santa María redactó un proyecto reformado, aunque la contrata quedó definitivamente rescindida en 1894, año en el que el ingeniero Jesús Grinda elaboró un nuevo proyecto que fue ejecutado directamente por la Junta de Obras del Puerto de Santander, aunque también sufrió algunas paradas hasta su terminación definitiva en 1907.

Tabla 11.1 Dimensiones del dique de Gamazo

Eslora total	132 m
Manga	15,20 m
Calado máximo	8,75 m

Fuente: González Echegaray, Rafael (1979). *El astillero de San Martín*

Conocido como dique de Gamazo –en homenaje al ministro Germán Gamazo y Calvo, miembro del gabinete de Sagasta, cuyo apoyo fue determinante para la ubicación de la obra proyectada–, tiene forma de anfiteatro zampeado de grandes sillares, orientado en sentido este-oeste, dotado de un barco puerta que en sus inicios fue de madera, una grúa a vapor en la cabecera y varias construcciones anexas, entre la que se encontraban los talleres y la caseta de bombas de achique a vapor, equipada con una caldera

<sup>43</sup> MORENO SAIZ, Víctor M. (2000). *San Martín de Bajamar y el dique de Gamazo*. p. 117, Biblioteca Navalía 8, Autoridad Portuaria de Santander.

que alimentaba dos máquinas y fácilmente reconocible por una elevada chimenea adyacente hecha en ladrillo.

El 30 de junio de 1908 se produjo la primera operación con la varada de los gánguiles *San Emeterio* y *San Celedonio* y el 14 de noviembre siguiente entró el primer mercante de importancia, llamado *Peña Agustina*, propiedad de Santanderina de Navegación.<sup>44</sup> Cientos de buques pasaron por sus instalaciones durante los ochenta años en que estuvo en servicio y en la actualidad está recuperado para el patrimonio urbano de la ciudad de Santander.

Hasta 1928 estuvo explotado directamente por la Junta de Obras del Puerto de Santander; a partir de esa fecha y hasta 1940 por Corcho e Hijos y desde el citado año por Talleres del Astillero, en sucesivas renovaciones de contratos fechadas en 1953 y 1964. En 1970 pasó a Basse Sambre-Corcho como elemento auxiliar para las varadas de los buques que construía en el astillero contiguo y desde 1971 y hasta 1989, a su sucesora Astilleros del Atlántico.<sup>45</sup> En consideración a su significado e interés patrimonial, en noviembre de 2001 fue declarado bien de interés cultural con categoría de monumento y en 2014 fue reacondicionado con motivo del Mundial de Vela, convertido desde entonces en uno de los emblemas del pasado industrial de la capital cántabra.

### 11.2.3 ASTILLEROS CORCHO

En el último tercio del siglo XIX la familia Corcho inició sus actividades en la fundición y la construcción metálica y en 1886 comenzó la construcción naval en madera, seguido de algunas gabarras de hierro para consignatarios de Santander, que fueron empleadas en el alijo de mercancías de los buques correo de las líneas de América. La relación personal entre Claudio López Brú, segundo marqués de Comillas y Leonardo Corcho Zárraga, permitió un acuerdo para la reparación de la flota de Trasatlántica en el puerto de la capital de Cantabria.

En 1901 la empresa se convirtió en sociedad comanditaria y en 1913 se trasladó al solar en el que se encontraba Talleres San Martín, tras alcanzar un acuerdo con Dóriga y Cía. Para ello emitió obligaciones por importe de 1,5 millones de pesetas<sup>46</sup> y su primera construcción fue una grúa Priestman autopropulsada para el dragado de la bahía, contratada por el Ministerio de Obras Públicas, al que siguió el remolcador *Gijón-Musel*, entregado en enero de 1916, que fue rechazado por sus propietarios alegando problemas de estabilidad y revendido poco después a armadores de Francia, que lo reconvirtieron en patrullero. En ese mismo año, Corcho resultó adjudicatario de un contrato de seis remolcadores y barcazas aljibes para la Armada, destinados a los trenes navales de los arsenales, cuyo proceso de construcción se dilató hasta 1922. Otro trabajo de interés en esta época fue la reconversión del cañonero *Nueva España* en el buque mercante *Presen*, tras su adquisición por Naviera Itxaso.

Un hito en la historia del astillero fue la construcción del buque *Sotileza*, número 18 de grada, que entró en servicio en mayo de 1920. El pequeño petrolero *El León*, contratado por Deutsh y Cía. y de propulsión diésel, fue entregado en agosto de 1926 y después de otras construcciones menores, llegó el aljibe A-3, adjudicado por la Armada a La Naval de Sestao y subcontratado a Corcho. CAMPSA contrató en 1930 el petrolero *Camprodón*, primero mayor de mil toneladas de registro bruto de la factoría santanderina, construido en dique seco y entregado en mayo de 1934. El último contrato antes de la guerra civil fue para dos petroleras de propulsión diésel gracias a la influencia de Bruno Alonso, figura del socialismo

<sup>44</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1979). *El astillero de San Martín, Un siglo de construcción naval*, p. 81, Astilleros del Atlántico, Santander.

<sup>45</sup> AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander. Un recorrido por la historia naval*, Ed. Alberto García Monar, pp. 206-207, Santander.

<sup>46</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 68.

de la Segunda República, aunque debido a las circunstancias entraron en servicio en 1939 con los numerales PP-1 y PP-2.

Durante la guerra civil la factoría fue incautada entre 1936 y 1937 y militarizada hasta 1939, en la que fabricó diverso material militar. Cuando acabó la contienda, la familia Corcho emprendió una ampliación de las instalaciones que concluyó en 1946 e inició una nueva etapa en la construcción naval con un contrato de importancia: seis bacaladeros para la entonces recién creada Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (PEBSA), que fueron entregados entre noviembre de 1947 y mayo de 1951.

En 1948 Trasatlántica decidió repetir el esquema empresarial de finales del siglo XIX, cuando incluía intereses en el sector de la construcción naval con su participación directa en el astillero de Matagorda, al que ya nos hemos referido con la amplitud debida, y adquiere un paquete mayoritario de acciones del astillero Corcho e Hijos. La intención principal consistía en disponer de un centro cualificado para atender el grueso de las reparaciones navales de su exigua flota, que entonces estaba formada por cuatro buques, y la previsión de ampliación a la que podía aspirar en la década siguiente, sujeta a los planes de Elcano y las autorizaciones pertinentes del INI.

En febrero de 1952, Trasatlántica amplió el capital social del astillero en cinco millones de pesetas, poniendo en circulación cinco mil nuevas acciones de mil pesetas nominales, con la indicación de que debía desembolsar antes del 31 de marzo próximo el primer dividendo pasivo de 250 pesetas por acción, más 418,25 pesetas por prima de emisión. Los restantes dividendos pasivos se harían efectivos en 1953, 1954 y 1955 y Trasatlántica, “dada la buena marcha de esta empresa”<sup>47</sup>, acordó suscribir 3.959 nuevas acciones.

A esta etapa corresponde la construcción de los buques *Cartes* y *Mercadal*, contratados por Minas de Cartes y entregados en abril de 1952 y junio de 1953; siguió el petrolero *Campoó*, en diciembre de 1954, para CAMPSA. Sobre el proyecto quedaron las ideas de dos buques para Trasatlántica: uno de turismo para cruceros hasta Cabo Norte y Tierra Santa y otro para distribución de mercancías procedentes de América entre los puertos nacionales, que incluso figuró en los papeles con el nombre de *Rocío*.<sup>48</sup>

A partir de 1955 el astillero desarrolló una actividad considerable. En febrero de 1957 entró en servicio el buque *Mirenchu*, construido para Clemente Campos y Cía., que era la materialización del proyecto del citado *Rocío*. Le siguieron los buques *San Floro*, en junio de 1956; *Miguelín Pombo* y *Joselín*, en junio y julio de 1958 para el armador Pombo. En octubre siguiente fue entregado el buque *Picoblanco*, para Miño, siendo entonces el mayor construido en la citada factoría. Dos buques para la sociedad PROMA, llamados *Libra* y *Escorpión*, fueron entregados en julio y noviembre de 1959.

En diciembre de 1960 entregó el buque *Mariángeles*, contratado por Clemente Campos y Cía. y otro llamado *Mariloli*, para el mismo armador, en abril de 1962. En febrero de 1961 fue entregado el buque-tanque *Galdácano*, conocido como “el barco del ácido”, por dedicarse al transporte de ácido sulfúrico, construido por encargo de Auxiliar de Transportes Marítimos.

#### 11.2.4 ASTILLEROS BASSE-SAMBRE

La inversión de Trasatlántica, sin embargo, se demostró errónea y el fallecimiento del conde de Ruiseñada, en abril de 1958, complicó la situación. En 1961 se inició en el astillero santanderino un proceso de escisión empresarial, por el que las instalaciones quedarán registradas bajo la razón social

---

<sup>47</sup> COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA. Libro de actas 1952, p. 57 (consultado el 10 de diciembre de 2016).

<sup>48</sup> GONZALEZ ECHEGARAY, *ibídem*, p. 108.

Basse Sambre-Corcho, S.A. (CORBASA). En esta nueva sociedad, la participación de Trasatlántica fue meramente testimonial y el control de la factoría quedó en manos del accionista belga.

Especialmente significativa fue la relación del astillero con Marítima del Norte, para la que en noviembre y diciembre de 1958 entregó los buques *Sierra Madre* y *Sierra María*. Del resultado favorable de aquella experiencia surgió el contrato para la construcción de los buques de la serie A, tipo *shelter*<sup>49</sup>, llamados *Sierra Andía*, *Sierra Aránzazu* y *Sierra Aramo*; el primero fue entregado en noviembre de 1963 y los dos restantes en mayo y noviembre de 1964. En diciembre de 1966 y abril de 1967, otros dos buques frigoríficos para la misma naviera de la serie L recibieron los nombres de *Sierra Luna* y *Sierra Lucena*, cerrándose así una etapa en la relación contractual con la citada factoría.

En enero de 1966 entregó el buque frigorífico *Federico Barreras*, construido por encargo de Pesquera Industrial Gallega y en junio de ese mismo año el buque *Vega de Loyola*, para Naviera Continental. El proyecto del tipo A de Marítima del Norte se repitió con la construcción del buque *San Remo*, en noviembre de 1967, para el armador local Pombo. En la misma fecha entró en servicio el buque *Pumarín*, contratado por Equimar Marítima; se trataba de uno de los pioneros del transporte de contenedores en la Marina mercante española. Siguiendo la demanda creciente de este tipo de buques, el astillero santanderino construyó los buques *Tatiana del Mar*, entregado en diciembre de 1968; *Catalina del Mar*<sup>50</sup>, en septiembre de 1970; *Magdalena del Mar*, en el mismo año, aunque entró en servicio renombrado *Stadt Elsfleth*<sup>51</sup>, fletado por un operador austríaco y *Malladas*, en abril de 1971, todos ellos para Naviera Santa Catalina.

### 11.2.5 ASTILLEROS DEL ATLÁNTICO

Inmerso en dificultades financieras, en enero de 1971 el astillero CORBASA fue intervenido judicialmente y en septiembre de ese mismo año comenzó una nueva etapa con el nombre de Astilleros del Atlántico<sup>52</sup> tras el desembarco en el accionariado del empresario cántabro Jaime Pérez-Maura, etapa en la que el ingeniero naval argentino Roberto J. Slinin siguió en la dirección de la factoría.

En el citado año fue entregado el buque *Weser Exporter* a la compañía alemana Reederei Weser Agentur & Co. GmbH; esta empresa había contratado dos unidades, aunque el segundo, llamado en origen *Weser Forwader*, debido a problemas financieros de su promotor, cambió de nombre cuando se encontraba en fase de armamento y entró en servicio en mayo de 1973 renombrado *Júcar* y contraseña de la entonces centenaria Naviera Pinillos.

Algo más de cuarenta buques tomaron forma hasta el cierre del astillero, entre los que destacan una docena tipo multipropósito en su mayoría para armadores de Cantabria; ocho remolcadores para la industria *off shore* de proyecto norteamericano, quince pesqueros, cuatro cementeros y el grueso de la flota frutera y portacontenedores de Naviera Pinillos en la década de los setenta, sumando los buques procedentes de Naviera Lagos y Nueva Naviera, resultado de los vínculos empresariales existentes entonces entre sus accionistas.

De los ocho remolcadores para tareas de apoyo y suministro a plataformas petrolíferas, buques robustos equipados con motores potentes y un radio de acción muy amplio, los dos primeros fueron contratados

<sup>49</sup> Tipo de buque con cubierta de abrigo (*shelter deck*).

<sup>50</sup> En julio de 1969 entró en servicio el buque *Manchester Mérito*, contratado por Manchester Lines, entonces el mayor construido en la citada factoría.

<sup>51</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La lenta agonía del primer Magdalena del Mar*, publicado en [www.puentedemandando.com](http://www.puentedemandando.com) el 15 de diciembre de 2017 y consultado el 23 de diciembre de 2017.

<sup>52</sup> GONZALEZ ECHEGARAY, *ibidem*, p. 125.

por The American Off Shore Fleet Inc. y entregados en 1975 con los nombres de *John L. Guidry* y *Asay D. Guidry*; los seis restantes fueron para la Compañía Hispanoamericana Off Shore, construidos entre 1976 y 1978 y nombrados *Saja* y *Cazorla*, en marzo de 1976; *Reres* y *Benasque*, en mayo y junio de 1977; y *Circos* y *Somiedo*, en 1978, aunque permanecieron inactivos y en 1981 fueron adquiridos por la Armada española y renombrados *Mahón* (AR-51) y *Las Palmas* (AR-52, luego A-52). Este último fue el primer buque español que participó en misiones científicas en la Antártida, en 1988 y 1991.

Otros buques construidos en la década de los setenta fueron los siguientes: *Darro*, en septiembre de 1973 y *Jalón*, en febrero de 1974, para Naviera Pinillos; *Baitín* y *Baikor*, en 1975, para Bilbao Shipping; *Ave* y *Ángel*, en 1976, para Naviera Astro; *María de las Angustias* y *Gabriela de Pérez*, en noviembre de 1976 y febrero de 1977, para Nueva Naviera; *Galia* y *Termancia*, en diciembre de 1977 y febrero de 1978, para Euroflot; *Ibio* e *Iruz*, en junio y septiembre de 1978, para Naviera Álvarez; *Cabuérniga* y *Valdaliga*, en enero y mayo de 1979, para Naviera del Saja; *Alejandro S*, en noviembre de 1979, para Euroflot.

En la década de los ochenta figuran los buques multipropósito *Sonia S*, *Liliana S* y *Michelle S*, entregados en febrero, junio y octubre de 1980, para Euroflot; *Oyambre* y *Los Molinucos*, en febrero y mayo de 1981, cementeros para Naviera de Cantabria; *Tresmares* y *Corconte*, en agosto y octubre de 1981, para Marítima del Besaya; *El Séptimo* y *El Octavo*, en abril de 1982, para Compañía Madrileña de Navegación; *Lago Enol*, en octubre de 1983, para Naviera Lagos; *Peña Labra*, en octubre de 1982 y *Peña Sagra*, junio de 1983, para Naviera Atria; e *Ibone* y *Lide*, en enero y mayo de 1986, para Marítima Acamar. En octubre de 1982 se hizo pública la decisión de disolución de Astilleros del Atlántico<sup>53</sup>, ASCON y Euroflot, aunque en el primer caso el cierre definitivo se produciría en 1988, después de un periodo de tensiones, algaradas y diversas vicisitudes.

### 11.3 ASTILLEROS DE ASTURIAS

La inauguración en 1855 del ferrocarril Langreo-Gijón marcó el comienzo de la industrialización de la ciudad portuaria, que entonces era una pequeña villa a orillas del Cantábrico. El puerto de Gijón se convirtió en la salida de la mayor parte de la producción asturiana de las minas de Langreo y Siero, de modo que las oportunidades que proporcionaba el territorio favoreció la instalación de industrias que requerían considerables consumos de carbón, a pesar de la insuficiencia de capitales locales y la carencia de técnicos.

Al igual que sucedió en otras regiones del país, fue la presencia extranjera la que dio el primer impulso a la industrialización de Gijón.<sup>54</sup> En 1859 abrió sus puertas la fundición Hulton y Cía., situada junto a la Puerta del Infante donde entonces estaba el límite de la ciudad. En 1868 aparecen referencias a la participación de la fundición de Cifuentes y Caveda en la Exposición de París de 1867, en la que Anselmo Cifuentes figura como uno de sus propietarios y una década después había orientado su producción hacia la industria naval, de modo que en 1882 adquirió unos terrenos en el Natahoyo, donde pretendía instalar un astillero dotado de un dique seco. Los enfrentamientos políticos retrasaron el proyecto aunque su promotor decidió la construcción en el exterior de su establecimiento de un pequeño buque de casco de hierro, el remolcador a vapor *Sala*, cuyo traslado hasta su puesta a flote se hizo arrastrado con una yunta de 32 bueyes; a éste le siguió un segundo buque en 1886 y los permisos oficiales

---

<sup>53</sup> *El País*, 5 de octubre de 1982.

<sup>54</sup> Las fuentes consultadas señalan que le habían precedido carpinteros de ribera como Francisco Pérez Viña o Bernardo Piñerúa Viña, que habían construido embarcaciones para los armadores Melitón González y Cía. (1872), Olavarría Marina y Cía. (1875) y Anselmo Cifuentes Díaz (1882).



seguían sin llegar.<sup>55</sup>

En 1888 la fundición se trasladó a la playa del Natahoyo y la empresa pasó a llamarse Cifuentes, Stoldt y Cía. sociedad en comandita, resultado de la incorporación de un nuevo socio que asumió la dirección técnica y emprendió la construcción de un dique seco que fue inaugurado en 1892, con unas dimensiones de 87 m de eslora, 14 m de manga y 5,20 m de calado, conocido desde entonces como *El Dique*; momento en el que la factoría tenía una superficie de 14.000 m<sup>2</sup> y empleaba a unas 150 personas. Para la actividad minera fabricaba máquinas, calderas, grúas y útiles diversos, así como grúas de vapor para el puerto de Gijón, calderas para las fábricas de vidrio de Gijón y Avilés, materiales para vías y otros.

En 1902 *El Dique* y la sociedad que lo sustentaba pasaron a formar parte de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, con sede en Bilbao, un intento de agrupación industrial del que también formaban parte Maquinista Guipuzcoana, de Beasain; Talleres Zorroza, de Bilbao y La Constancia, de Hermanos Caro de Linares (Jaén). La citada Sociedad potenció los centros del País Vasco, mientras que la actividad de *El Dique* se mantuvo sin cambios notables hasta 1914.

Además de Astilleros Gondán, Figueras, en San Esteban de Pravia figuran también el constructor naval y armador de buques Miguel Victoriano Uravain Larraínzar y Antonio Fernández Hevia, que estaban activos en el transcurso de la Primera Guerra Mundial. Citaremos a Astilleros Luarca, ubicados en la citada población asturiana, que en la misma época realizó algunos contratos de buques costeros en madera.<sup>56</sup> Astilleros Vegadeo destacó en la construcción veleros y entre ellos destaca el buque *Veiguela* y *Villanueva*, terminado en 1919 para los armadores asturianos Francisco Veiguela y Manuel Villanueva, de ahí su nombre.

### 11.3.1 CONSTRUCTORA GIJONESA

Constructora Gijonesa, constituida el 6 de diciembre de 1900 como empresa dedicada a la fabricación de materiales para obras civiles<sup>57</sup>, obtuvo en 1909 la concesión para la construcción de un varadero en la desembocadura del río Cutis para la reparación y fábrica de cascos metálicos, calderas y otros accesorios. Dicha iniciativa, como señala Velarde Fuentes, se articulaba en torno a Gijón favorecido por tres factores determinantes debidos a una gestión política acertada: la ley de Comunicaciones Marítimas de 1909, el arancel Salvador de 1906 y las inversiones estatales en la región.<sup>58</sup>

En 1910 diversificó su producción en las construcciones metálicas y en 1911 comenzó la construcción naval, con un total de siete buques hasta 1918: *Antonio López*, botado en marzo de 1912; *Josefín*, en octubre de 1914; *Antonietta*<sup>59</sup>, en julio de 1915; y *Príncipe de Asturias*, en noviembre de 1916. En 1919 entregó los buques *Asunción*, *Salvador*, mixto de carga y pasaje para la Compañía Naviera Salvador y *Valmurian*, de 980 TRB, durante bastante tiempo el mayor construido en los astilleros de Asturias. La actividad industrial en construcción naval registrada entre 1912 y 1919 convirtió a este astillero en el de

<sup>55</sup> Para más detalles, véase: GARCÍA QUIRÓS, Paz. "Las infraestructuras marítimo-ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés", pp. 6-11, V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma, 14-16 Octubre de 2009 (en [www.docutren.com](http://www.docutren.com), consultado el 16 de abril de 2017).

<sup>56</sup> Caso del buque *Luarca n° 5*, entregado en diciembre de 1918.

<sup>57</sup> Esta sociedad fue constituida el 6 de diciembre de 1900 por Domingo Juliana Albert, catalán procedente de Sabadell; Ceferino Valdés González, Julián Creus Marsans y Daniel de la Cerra. El capital social ascendió a 500.000 pesetas, una cifra considerable para la época y ocupó los terrenos de la finca La Pedraza, en Olaya, donde ya existía un taller, dedicándose a la fabricación de piedra artificial, corte de mármol y producción de ladrillos.

<sup>58</sup> VELARDE FUERTES, Juan (2000). "Proemio, o Juliana en el distrito industrial asturiano". *Juliana, la Constructora. Cien años*, p. 17, Navantia, Madrid.

<sup>59</sup> Las crónicas dicen que después presencié el taladro de una chapa de seis milímetros por medio de soldadura autógena, que estuvo a cargo del obrero Eladio Mencías, en el que trazó un escudo real con una corona para después soldarla destacando en el centro las iniciales AR.

mayor producción de la región, hasta que 1921 adquirió una parte de las acciones el conde de Mieres del Camino y la factoría cambió su denominación a Astilleros de Gijón.

### 11.3.2 ASTILLEROS G. RIERA

La sociedad Riera y Menéndez, constituida en 1902, es el germen de Astilleros G. Riera, que en sus orígenes se instaló a orillas de El Arbeyal y se dedicó a la fabricación y reparación de máquinas, herrería y fundición. En 1917 se transformó en sociedad anónima con la denominación de Riera y Cía.<sup>60</sup> y comenzó su etapa de construcción naval y reparación de buques, aunque continuó con los trabajos que venía realizando hasta entonces. En 1918 entregó los buques *Lolina* y *Gloria*, para Naviera Ángel Álvarez y hasta 1920 construyó dos más para el cabotaje en el Cantábrico, uno de ellos llamado *Xaquín*, en marzo de 1920, contratado por Papelera Española.

Tras el paréntesis de la guerra civil, en 1940 construyó el buque *Oro* y en 1948 el buque *Plata*, gemelo del anterior, ambos para el armador asturiano A.M. Valentín del Peral; en ese mismo año fue entregado el buque *Mina Mary*, para Nicanor Noval Hevia. Antes, en septiembre y noviembre de 1945, finalizó la construcción de los buques *Tercio Montejurra* y *Tercio San Miguel*, para Luis de Otero Murueta. En la siguiente década figura el buque *Miguel Fleta*, en 1953 y antes de su fusión con Astilleros del Cantábrico, se encuentra el remolcador *Cánovas*, en 1962, para la Junta de Obras del Puerto de Málaga.

### 11.3.3 ASTILLEROS DE GIJÓN

Promovido por el ingeniero Manuel Loring, conde de Mieres y favorecido por la actividad auxiliar de ajustes y reparaciones de la fábrica de Moreda y Gijón, desde 1918 venía trabajando en el antiguo varadero de Constructora Gijonesa. En octubre de 1926 se hizo cargo del *Dique*, contiguo a sus instalaciones, con lo que aumentó su capacidad de trabajo, aunque para ello tuvo que invertir dinero en ponerlo a punto, pues estaba paralizado desde comienzos de 1924 y seguía siendo propiedad de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas.

En esta factoría fueron construidos en la década de los años treinta varios buques de cabotaje destinados en su mayor parte a los armadores Antonio Suardíaz y Ángel Rivas. En 1919 realizó sus dos primeras construcciones metálicas, correspondiente a los buques *Naranco*, construido para Naviera Álvarez y *Santirso*, para la Compañía Naviera Gijonesa.

En el comienzo de la década de los años treinta figuran los buques *Melchuca* y *Capricho*, en 1930; el segundo fue el primer propulsado por motor diésel construido en Gijón. A éste siguió el buque *Mariano Benlluire*, en 1931, para el armador J. Cerdeiras; *Amador*, en 1932, para Amador Varela Hevia y *Zuloaga*, en diciembre de ese mismo año, para Cristina Suardíaz. Se trataba de buques de diseño sencillo, casco remachado y superestructura todo a popa, equipados con máquina de vapor y una caldera a carbón. Sin embargo, en marzo de 1933, afectado por la crisis derivada del *crack* de 1929, Astilleros de Gijón cerró sus puertas, fusionándose un año después con Astilleros del Cantábrico.<sup>61</sup>

### 11.3.4 ASTILLERO FERNÁNDEZ MONTES

El astillero de José Ramón Fernández Montes, situado en los muelles de Fomento, próximo al dique curvo exterior, fue fundado en 1930 por quien había sido jefe técnico en Astilleros de Gijón. La factoría estuvo en funcionamiento hasta 1957 y entre primeras construcciones figuran los buques de cabotaje *Don Quijote de la Mancha* y *Sancho Panza*, botados en septiembre de 1934 para el armador Antonio

---

<sup>60</sup> TIELVE GARCÍA, Natalia. “Patrimonio industrial en el waterfront de Gijón”, p. 199 (en [www.digibuo.uniovi.es](http://www.digibuo.uniovi.es), consultado el 28 de octubre de 2017).

<sup>61</sup> VEGA GARCÍA, Rubén y TORAL ALONSO, Elena. “Propuesta de futuro y aprovechamiento de las instalaciones de Naval Gijón”. Publicado en [www.museonavalgijon.blogspot.com](http://www.museonavalgijon.blogspot.com) el 14 de octubre de 2009 y consultado el 16 de abril de 2017.

Suardíaz Valdés.

En su haber figuran los buques *Nicolás Lafuente*, en 1943, para Nicolás Lafuente y Cía.; *Aries y Leo*, entregados en junio de 1945 y enero de 1946, contratados por el armador Fernando Periquet Méndez; *Ana Rosa*, en marzo de 1949; *Borja*, en septiembre de 1950 y *Duque del Infantado*, en 1951, para Naviera Marítima Arosa. Estos buques, apodados “los valerianos”<sup>62</sup>, fueron proyectados por el ingeniero naval Valeriano González Puertas (1902-1972), relevante técnico de la época.<sup>63</sup>

### 11.3.5 ASTILLEROS DEL CANTÁBRICO

En septiembre de 1934 nació la sociedad Astilleros del Cantábrico promovida por el ingeniero naval Ángel Riva Suardíaz y el industrial José Ramón Fernández Montes. En el momento de su constitución se produjo la fusión con Astilleros de Gijón, que disponía de una factoría situada a orillas del Natahoyo y mientras realizaba obras de menor entidad y trataba de conseguir contratos de la Armada, el estallido de la guerra civil paralizó la actividad industrial en el astillero y los planes para aumentar su capacidad industrial no prosperaron.<sup>64</sup>

A partir de la inmediata posguerra, Astilleros del Cantábrico inició una etapa de notable actividad impulsado por Ángel Riva Suardíaz, convertido también en armador, en la que fue construida el grueso de la flota de cabotaje del entramado familiar, formada por los buques *Juan Francisco*, entregado en mayo de 1946; *Chiqui en 1944* y *Manen*, en abril de 1945; *Cristina Suardíaz*, en noviembre de 1945 y *Ángel Ramón*, en noviembre de 1946; *Velázquez*, en agosto de 1949; *Juan Riva*, en 1949; *Maribel Riva* y *Melchuca*, en 1952; *Maestrín y Pachina*, en octubre de 1954; *Golondrín*, para Cristina Suardíaz Valdés y *Toralín*, para Riva Suardíaz, ambos en 1957.

Otros buques de esta etapa fueron los siguientes: *Altair*, en febrero de 1942 y *Canopus*, junio de 1944, para Compañía Naviera Bachi; *Costa de Oro*, en 1944, para Vicente Serrat Andreu; y *El Caudal*, reconstruido en 1953, para la Sociedad Industrial Santa Bárbara. En 1963 se produjo la fusión de mayor con Astilleros Riera, lo que dio origen a Astilleros Cantábrico y Riera.

### 11.3.6 DURO FELGUERA

El poderoso grupo asturiano Duro Felguera adquirió en 1940 el astillero de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, que era propietaria del dique seco al que ya nos hemos referido. La instalación estaba en completo abandono y se acometió una reforma de gran envergadura en la que, además, fueron construidas dos gradas de 90 m y 80 m de eslora, dotadas con sendas grúas eléctricas de cinco toneladas cada una y también se acometió la prolongación del muelle de armamento y la electrificación de la factoría.

En 1944, el astillero tenía contratados doce buques, de ellos, once de propulsión diésel y uno a vapor, por importe de 23 millones de pesetas y sus tonelajes oscilaban entre 500 y 1.500 TRB, siendo en su mayoría barcos de cabotaje y pesqueros. Una parte importante de la flota convencional de Duro Felguera fue construida en la citada factoría: *Llumeres*, en abril de 1944; *Barredos*, en diciembre de 1953;

<sup>62</sup> Además de los citados, del total de doce “valerianos” formaban parte también los buques *Mina Mari*, *Pedro de Igual* (perdido cuando era remolcado a Santander para finalizar su armamento) y los ya citados *Aries*, *Leo*, *José Pumariño*, *Manuel Salvadores*, *Plata* (el único que fue reconvertido a motonave), *Tercio Montejurra* y *Tercio San Miguel*.

<sup>63</sup> DE RAMÓN MARTÍNEZ, José Ignacio (2007). “Valeriano González Puertas (1902-1972), un ingeniero naval para la historia de nuestra profesión”. *Ingeniería Naval* n° 847, pp. 106-107, Madrid.

<sup>64</sup> TORAL ALONSO, Elena (2013). “Breve historia del Dique de Gijón (1859-1950)”. *Astilleros en el arco Atlántico. Trabajo, historia y patrimonio*, p. 52, Ediciones Trea, Gijón.

*Mosquitera*, en noviembre de 1957; *Caleyo*, en marzo de 1960; *Aramil*, en diciembre de 1963; y *Sotón y Felguera*, en enero y mayo de 1965, respectivamente.

En esta etapa también figuran los buques de cabotaje *Costa Asturiana*, en 1944 y *Costa Andaluza*, en 1945, para Hijos de Ángel Ojeda; *Peñón de Ifach*, en abril de 1948; *Isla de Columbretes* e *Islas Canarias*, en 1948, para Naviera Redis; *Monte Betayo*, en abril de 1949, para Naviera Aznar y *Cazador*, en 1954, para Naviera Alvargonzález.

Aunque los planes de expansión de Duro Felguera no prosperaron en la medida de sus apetencias, en 1947 se procedió a la ampliación del histórico dique seco, merced a un proyecto del ingeniero Carlos Roa, resultando con unas nuevas dimensiones de 130 m de eslora y 24 m de manga; a partir de 1953 se produciría la ampliación de las instalaciones mediante el relleno de una explanada en las inmediaciones del monte Coruña. El siguiente proyecto de envergadura fue la sustitución de una de las gradas por un segundo dique, aunque de dimensiones inferiores al entonces existente, lo cual dejó al astillero preparado para afrontar un periodo de gran actividad industrial, como veremos a continuación. Sin embargo, debido a la falta de espacio físico y la ampliación de Juliana en 1960, Duro Felguera quedó definitivamente relegado a una segunda posición entre los astilleros asturianos.<sup>65</sup>

La producción tomaría un nuevo impulso en la década siguiente, con la construcción de los buques *Duro Natahoyo* y *Duro Barros*, en enero de 1976; *Duro Turiellos*, en septiembre de 1976; *Duro Calzada*, en noviembre de 1977; *Duro Cinco*, en junio de 1979; *Duro Seis*, en agosto de 1979; *Duro Siete*, en diciembre de 1979; *Duro Ocho*, en febrero de 1980; *Duro Nueve*, en enero de 1982; *Duro Diez*, en mayo de 1982; y *Duro Once*, en agosto de 1983. En plena crisis del transporte marítimo y la Marina mercante española de la década de los ochenta, todos ellos serían intervenidos por el BCI y pasaron a manos de la SGB hasta su venta a terceros.

En cuanto a otros contratos obtenidos por el astillero Duro Felguera en la década de los setenta, figuran los referidos a los buques *Lur Txori* y *Ur Txori*, entregados en febrero y agosto de 1970, para INPESCA; *Rivanalón*, en octubre de 1971 y *Rivanervión*, en 1973, para Suardíaz; *Allul* y *Alfer*, en diciembre de 1974, para García Miñaur; *Trans-Tarraco* y *Trans-Vasconia*, en abril y agosto de 1975 y *Trans-Bética*, en octubre de 1976, para Tráficos Navieros; *Amatista* y *Amapola*, en 1975, remolcadores *off shore* para Auxiliar Marítima; *Eco Isabela*, en 1976 y *Eco Ana*, en 1977, para Naviera Eco; *Algalo* y *Alraigo*, en julio y octubre de 1977, para García Miñaur; *Crimea* y *Calabria*, en noviembre y diciembre de 1977, para Naviera Peninsular; y *Busturia* y *Plencia*, en septiembre y diciembre de 1978, para Naviera Butrón.

En la década de los ochenta destacan tres buques contratados por Naviera Gorbea, de los cuales los dos primeros fueron construidos en El Dique y el tercero en Juliana y fueron entregados en el transcurso de 1981, nombrados *Bernardo de Zamacola*, en febrero; *Blas de Lezo*, en marzo y *Antonio de Gastañeta*, en octubre, respectivamente. El proyecto correspondía a buques multipropósito, dotados de grúas especiales para cargas pesadas y capacidad para el transporte de contenedores. Para Armadores de Cabotaje (ARCASA) construyó, asimismo, cuatro buques multipropósito llamados *Lorena*, en diciembre de 1978; *Inma*, en marzo de 1979; *Escuby* y *Josemi*, en julio y noviembre de 1982; en 1981 entregó el buque *Cariñigo* y un año después su gemelo *Carbosco*, ambos para Interroll.

En un juicio celebrado en los años setenta en la Magistratura de Trabajo de Gijón contra el “prestamismo laboral”, Dique-Duro Felguera se vio obligada a convertir en personal fijo a los trabajadores de las empresas auxiliares. El resultado de aquellas contrataciones fue un sobredimensionamiento del sector que asfixió a la factoría cuando llegó la crisis de la década de los ochenta, momento en el que Duro

---

<sup>65</sup> TORAL ALONSO, *ibídem*, p. 56.

Felguera decidió el cierre del astillero.<sup>66</sup>

El plan Naval Gijón, presentado en octubre de 1984 e impulsado desde el gobierno del Principado, preveía la concentración de las actividades de Marítima del Musel y Duro Felguera en un solo astillero situado en las instalaciones de El Dique. En el proceso de reconversión industrial de la región fue el único superviviente privado, pues Cantábrico y Riera cerró sus puertas y Juliana se mantuvo como astillero público, con una plantilla de 1.434 trabajadores. Finalmente, en 2008 cerró también Naval Gijón después de 24 años de existencia llenos de altibajos y frecuentes conflictos laborales.

### 11.3.7 ASTILLEROS OJEDA

Hijos de Ángel Ojeda fue una sociedad de armadores de buques mercantes y pesqueros, con presencia en empresas de remolques, construcción naval en Gijón y Avilés y propietarios y socios de varias empresas conserveras y otras instalaciones relacionadas con la pesca en la Península y Canarias, caso de Pesqueras Ojeda y Conservas Ojeda.

La sociedad inició su andadura en 1923 en Gijón con una instalación en la dársena de Fomento, que había sido el pequeño astillero Pando. A finales de la década de los años cuarenta la firma Astilleros Ojeda comenzó su etapa de constructor naval para su propia flota de cabotaje y pesquera, etapa a la que corresponden los *Costa Africana*, en noviembre de 1949; *Costa Americana*, en noviembre de 1950; *Costa Antillana*, en 1954 y *Costa Alemana*, en septiembre de 1956. Figuran asimismo, los pesqueros *Costa Alicantina* y *Costa Argelina*, en 1948; *Costa Gaditana*, en 1953; *Costa de Irlanda* y *Costa de Islandia*, en 1958; *Costa de Inglaterra*, en 1960 y *Costa de Colombia*, en 1964.

Cuando la competencia estrechó el cerco en la construcción naval, el astillero reorientó su producción hacia las reparaciones navales de la flota pesquera local y otros clientes del Cantábrico. A finales de la década de los ochenta abandonó el astillero en el muelle de Fomento, tras la fusión con Aniceto Fernández, lo que dio origen a la nueva sociedad Astilleros Ojeda y Aniceto, en la que la construcción de buques pesqueros fue su principal clientela, hasta su cese definitivo en 1983.

### 11.3.8 S.A. JULIANA CONSTRUCTORA GIJONESA

En 1925, la familia Juliana adquirió las acciones de la sociedad Constructora Gijonesa y cambió su denominación a S.A. Juliana, dedicándose a las construcciones metálicas en general, fundición de hierro, maquinaria de minas, obras públicas y maquinaria para azucareras. El capital social inicial de 100.000 pesetas fue ampliado a 500.000 pesetas y su propietario, Domingo Juliana Albert, diversificó la actividad de la empresa incorporando servicios de seguros y agentes de aduanas.

De esta etapa es la construcción de los buques *Capricho* y *Melchuca*, entregados en 1930; *Mariano Benlliure*, en agosto de 1931; *Goya* y *Cervantes Saavedra*, en febrero y noviembre de 1932 para el armador Antonio Suardiá Valdés. Figuran, asimismo, algunas obras civiles de importancia, como la cubierta metálica para la grada principal del campo de fútbol El Molinón, en 1928; la escalera monumental del muro de San Lorenzo, en 1933 y la estructura de la torre de la Universidad Laboral, de 117 m de altura. En 1934, dos años después del fallecimiento de su fundador, sus herederos acordaron un nuevo cambio en la denominación de la empresa, que sería definitivo a partir de entonces y pasó a llamarse S.A. Juliana Constructora Gijonesa.

Durante la guerra civil la factoría fue militarizada y a partir de 1941 orientó su actividad hacia el sector naval para lo cual aprovechó su emplazamiento en El Musel, favorecido por una escuela de aprendices

<sup>66</sup> [www.elcomercio.es](http://www.elcomercio.es), 7 de diciembre de 2008 (consultado el 16 de abril de 2017).

propia y comenzó la construcción de pesqueros y barcos de cabotaje para armadores del Cantábrico. En esta etapa figuran los buques *Manuel Salvadores*, botado en octubre de 1947; y *Virgen de Covadonga* y *José Pumariño*, en 1948. De los cuatro buques botados en 1950, el más importante se llamó *San Román del Eo*, con el que comienza la numeración 101.

Luego se abrió un paréntesis en nuevas construcciones, hasta que en agosto de 1956 la factoría pasó a la propiedad de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparaciones de Buques como sociedad filial, aunque conservó su identidad y nombre comercial. La operación se cerró con la adquisición de un paquete de ocho mil acciones por un importe de doce millones de pesetas, momento en el que la familia Juliana quedó desvinculada de la sociedad que había ayudado a crecer. Este cambio favoreció notablemente el proceso de modernización y expansión del astillero gijonés, lo que se tradujo en la construcción de dos diques secos, una dársena de armamento, nuevos talleres y grúas de notable capacidad. Además de varios pesqueros, hasta finales de la década fueron construidos cuatro buques mercantes llamados *Puerto de Bilbao*, *Puerto de Gijón*, *Mondalindo* y *Morcuera*.

La década de los sesenta se estrenó con los buques *Lago Como* y *Lago Garda*, en septiembre y noviembre de 1960, para Naviera Lagos, cuyo armamento final se produjo en el astillero Euskalduna; para esta misma empresa construyó también el buque *Lago Sanabria*, entregado en 1964; y en noviembre del citado año el buque *Aurora*, contratado por Altos Hornos de Vizcaya.

En esta época se abrió, además, el mercado de exportación con la construcción de cinco buques para armadores nórdicos en la década de los sesenta; siguieron los cinco *Montes* numerados del uno al cinco para Naviera Aznar y después de otras construcciones, en octubre de 1966 fue botado el primer petrolero construido en Juliana, llamado *Campolongo*. Siguió el buque-tanque *Mayorga*, en 1967, para CEPSA. Para CAMPSA, además, construyó también los petroleros *Camponalón*, en agosto de 1969; *Campomiño* y *Camponavia*, en octubre y noviembre de 1973.

En agosto de 1967 finalizaron los trabajos de ensamblaje del buque *Monte Zalama*, primero del cuarteto tipo Z de Naviera Aznar construido en Euskalduna y remolcado a Gijón, cuya proa había sido construida y fue ensamblada en el dique seco de Juliana. Esta operación tenía un antecedente similar en el buque *Vizcaya*, construido en 1966 por encargo de Naviera Vascongada, ante las dudas que entonces existían de que un buque de este tamaño pudiera salvar sin peligro la curva de Olaveaga, en la ría del Nervión. Luis de Otero incorporó a su flota en abril de 1968 el buque *Bretón*, siguiendo la tradición de bautizar a sus barcos con nombres de músicos de zarzuela famosos.

Otro cliente importante fue Naviera de Exportación Agrícola (NEASA), que contrató ocho buques<sup>67</sup> en dos fases; otros cuatro Naviera Vascongada llamados *Marta*, en marzo de 1970; *Enecuri*, en septiembre de 1971; *Artagán* y *Miraflores*, en febrero y abril de 1972; y Naviera Bilbaína el buque *Talo*, entregado en junio de 1970. Para Marítima Astur construyó los buques graneleros *Gaviota* y *Gavión*, en junio y julio de 1973, respectivamente.

Naviera del Atlántico contrató los buques *Delfín del Atlántico* y *Delfín del Mediterráneo*, entregados en diciembre de 1973 y febrero de 1974; se trataba de dos magníficos “galgos de mar” para el tráfico frutero de Canarias, con unas excelentes prestaciones. En el periodo que analizamos figuran tres buques para Auxtramarsa llamados *Guardo*, en agosto de 1974; *Manjoya*, en septiembre del citado año y *Milanos*, en marzo de 1975; *Pola de Allande*, en septiembre de 1976 y *Pola de Laviana*, en febrero de 1977, para

---

<sup>67</sup> *Benimar* (agosto de 1968), *Benisa* (septiembre de 1968), *Beniali* (diciembre de 1968), *Benimusa* (enero de 1971), *Benisalem* (marzo de 1971), *Beniaján* (abril de 1971), *Benifaraig* (noviembre de 1971) y *Benimamet* (febrero de 1972).

la Compañía Gijonesa de Navegación. Para la armadora francesa Société Navale Caennaise, en julio de 1976 entregó el buque maderero y portacontenedores *Phryne*.

Naviera Aznar, que fue uno de los buenos clientes del astillero Juliana, encargó nueve buques: tres *tramp* de la serie A<sup>68</sup>, tres ferries de la serie C y tres de la serie B, aunque con desigual fortuna, como veremos. Así como los cuatro primeros y los tres de la serie C<sup>69</sup> fueron entregados en plazos, los tres buques de la serie B estaban previstos para su entrega en julio de 1976, si bien, embargados por el BCI, los buques *Monte Buitre* y *Monte Bustelo* pasaron en noviembre de 1978 y abril de 1979 a Naviera del Atlántico y después de su rehabilitación en Astilleros Luzuriaga, entraron en servicio renombrados *Delfín del Egeo* y *Delfín del Báltico*. El tercero, llamado en origen *Monte Banderas*, permaneció largo tiempo amarrado e inacabado en Gijón y en junio de 1986 fue vendido para desguace en Algeciras sin que hubiera navegado.

En el comienzo de la década de los ochenta, el astillero Juliana construyó los buques portacontenedores *Navic n* y *Navipor*, en diciembre de 1981 y julio de 1982, para NAVICON. Naviera TransCanarias recibí los buques *Friego Tenerife* y *Friego Las Palmas*, en marzo y mayo de 1981, que eran repetición del proyecto de otros cuatro construidos en el astillero de Sevilla y a los que siguieron dos del mismo tipo, aunque algo mayores, llamados *Barrueta* y *Guiard*, en marzo y julio de 1982, para Naviera Insular Frigorífica (NAVIFRISA).

Marítima Astur encargó los buques *Pardela* y *Pri n*, que le fueron entregados en noviembre de 1982 y febrero de 1983. Avanzada la década de los ochenta, Auxtramarsa contrató dos bulkcarriers llamados *Cardona* y *La Rábida*, incorporados en diciembre de 1987 y marzo de 1988, respectivamente. En su última etapa hemos de citar a los buques gaseros *Berceo* y *Fernando Clariana*, en mayo y julio de 1991, para Gasnaval.

Como se cita, desde 1969 Juliana Constructora Gijonesa formaba parte de Astilleros Españoles como sociedad filial y entonces comenzó una nueva fase de remodelación de sus instalaciones que concluiría en 1976, año en el que tenía una plantilla de 1.758 trabajadores, “un número excesivo para la crisis posterior que se avecinaba”<sup>70</sup>, como señala Velarde Fuertes. Por entonces el astillero ocupaba una superficie 147.222 metros cuadrados y disponía de dos gradas para nuevas construcciones, de las cuales la mayor medía 180 m de eslora y 47 m de manga, capaz para buques de hasta 30.000 toneladas. Entre 1957 y 1991, Juliana construyó 165 buques; hubo años de una espectacular producción, como en 1968, en que fueron construidos catorce o en 1989, en que fueron trece. Entre los hitos registrados, en 1969 entregó su primer atunero congelador y en 1989 su primer buque quimiquero.

Desde mediados de la década de los años setenta, Juliana había mantenido un considerable protagonismo en la exportación de buques para clientes importantes, tendencia que se mantuvo en las dos décadas siguientes, como lo acredita el éxito de la producción para Finlandia<sup>71</sup>, Noruega<sup>72</sup>, Alemania Oriental<sup>73</sup>,

<sup>68</sup> *Monte Abril* (octubre de 1972), *Monte Ayala* (1973) y *Monte Almanzor* (1973).

<sup>69</sup> Los tres buques fueron entregados en el segundo semestre de 1975, nombrados *Monte Cont s*, en julio; *Monte Castillo*, en septiembre y *Monte Corona*, en diciembre. El primero y el tercero fueron adquiridos en 1978 por Compa a Trasmediterránea y renombrados *Ciudad de Ceuta* y *Ciudad de Zaragoza*.

<sup>70</sup> VELARDE FUERTES, Juan (2000), *ibídem*, p. 41.

<sup>71</sup> *Lotila* (julio de 1976), *Walki* (noviembre de 1976), *Kaipola* (mayo de 1977), *Walki Paper* (octubre de 1977), *Varjakka* (marzo de 1978), *Pokkinen* (septiembre de 1978), *Finnarctis-Finnoceanis* (diciembre de 1978) y *Finnpolaris* (diciembre de 1978).

<sup>72</sup> *Hilda Knutsen* (abril de 1989), *Torill Knutsen* (diciembre de 1989), *Helene Knutsen* (noviembre de 1991), *Turid Knutsen* (octubre de 1992) y *Pascale Knutsen* (julio de 1993).

<sup>73</sup> *Halberstadt* (octubre de 1984), *Arnstadt* (diciembre de 1984), *Rudolstadt* (marzo de 1985), *Johhangeorgenstadt* (junio de 1985), *Neustadt* (julio de 1985) y *Johstadt* (octubre de 1985).

Cuba<sup>74</sup>, Malasia<sup>75</sup> y Bulgaria<sup>76</sup>, así como buques químicos y dragas para otros operadores internacionales.

Luego vino una etapa de crisis y la reconversión sectorial que se prolongó en el tiempo, con algunos paréntesis de actividad que permitieron alargar su existencia hasta abril 2010, en que cesó definitivamente. Precedido por el éxito en la construcción de los buques hospital *Esperanza del Mar*, entregado en septiembre de 2001<sup>77</sup> y *Juan de la Cosa*, en enero de 2006, en abril de 2010 llegó el final cuando el casco del buque cementero *Cristina Masaveu* fue remolcado a ASTANDER para proceder a su armamento final, donde permaneció hasta en entrega en marzo de 2011 a la compañía armadora Tudela-Veguín. En 2006 la empresa fue privatizada y vendida a Talleres Vulcano, de Vigo.

### 11.3.9 MARÍTIMA DEL MUSEL

En 1955 fue constituida Marítima del Musel, S.A. con la participación del industrial Fernández Montes y Francisco Orejas, lo que permitió ampliar las instalaciones y dotarlas de mejor equipamiento. De su emplazamiento inicial en Jove pasó al este del dique de La Osa, etapa en la que fueron construidos buques pesqueros, remolcadores y frigoríficos, hasta su cese en 1985, cuando fue absorbido en ese mismo año por Duro Felguera y posteriormente clausurado.

De los buques mercantes construidos en su primera etapa figura el barco de cabotaje *Barreras Puente*, en agosto de 1959, para Pesquera Industrial Gallega; a mediados de la década de los sesenta destaca el buque frigorífico *Pescafría Primero*, en octubre de 1966, uno de los primeros de su clase construidos en España; *Cemenmar Uno*, en junio de 1968, para Cementos del Mar; y *Ana María Barreras*, en septiembre de 1969, frigorífico para Compañía Ibérica de Navegación y Pesca. El astillero también prestó especial atención a la construcción de buques pesqueros, de modo que en 1967 entregó un total de diez buques, todos para armadores españoles, uno de ellos de 1.045 TRB.<sup>78</sup>

La década de los años setenta fue la de mayor producción, en la que figuran, entre otros, varios buques portacontenedores, atendiendo al crecimiento de la demanda en esta modalidad de transporte: *Mercedes del Mar* y *Begoña del Mar*, en julio y septiembre de 1970 y *Esther del Mar*, en 1971, para Equimar Marítima; *Santurio*, en julio de 1970; *Luanco*, en junio de 1974 y *Candamo*, en marzo de 1975, para Naviera Santa Catalina; *Clotilde del Mar* y *Maruja del Mar*, en marzo y diciembre de 1974, para Contenemar; *Carmina del Mar* y *Casilda del Mar*, en enero y diciembre de 1978 y *Ana del Mar*, en abril de 1980, para Euronaves.

Destacan, asimismo, los buques cementeros *Cemenmar Uno*, en abril de 1968 y *Cemenmar Dos*, en febrero de 1972, para Cementos del Mar y *Encofrador*, en julio de 1982, para Naviera Alvargonzález. Marítima del Norte contrató la construcción de los buques *Sierra Grana*, entregado en agosto de 1978; *Sierra Gredos*, en marzo de 1979 y *Sierra Cazorla*, en octubre de 1984. Otros buques construidos en esta década fueron *Rey Fruela*, en enero de 1973, para Compañía Naviera Astur-Andaluza; *Vega de Danubio* y *Vega de Nervión*, en agosto y noviembre de 1976, para Naviera Continental; *Carmen Tercero* y *Amina*, en febrero y abril de 1977, para Compañía del Vapor Carmen.

---

<sup>74</sup> *Lourdes Giral* (enero de 1990), *Viñales* (febrero de 1990), *Yumurí* (junio de 1990), *María Cristina Giral* (julio de 1990) y *Escambray* (octubre de 1990).

<sup>75</sup> *Bunga Mas Satu* (febrero de 1995), *Bunga Mas Dua* (abril de 1995), *Bunga Mas Tiga* (julio de 1995) y *Bunga Mas Empat* (diciembre de 1995).

<sup>76</sup> *Burgas* (marzo de 1986) y *Varna* (julio de 1986).

<sup>77</sup> *El País*, 11 de septiembre de 2001.

<sup>78</sup> *Ingeniería Naval*, n° 392, p. 49, febrero 1968.



En julio de 1983 se hizo pública la noticia de que los tres astilleros privados de Gijón, Marítima del Musel, Cantábrico y Riera y Duro Felguera, se constituirían en octubre de ese año en una sola empresa, con el objeto de abaratar costes, mejorar la tecnología y evitar competencia en momentos de crisis, de modo que existiera un astillero privado resultado de la fusión<sup>79</sup> y un astillero privado representado por Juliana.

El Grupo Orejas, propietario de Marítima del Musel, quería continuar con la construcción naval y encontraba en la integración en Duro Felguera una salida a sus problemas, acuciado por la reclamación que le hacía la Autoridad Portuaria para el desalojo de sus instalaciones, por lo que la actividad industrial se concentraría en El Dique. Tras la constitución de Naval Gijón en octubre de 1984, en la que participaba al 50%, en noviembre de 1995 se anunció la adquisición del porcentaje restante que estaba en poder de Duro Felguera.<sup>80</sup>

### 11.3.10 CANTÁBRICO Y RIERA

Resultado de la fusión en 1963 de Astilleros del Cantábrico y Astilleros Riera, la nueva empresa mantuvo operativos los centros denominados Cantábrico y Riera, correspondientes a cada una de las factorías preexistentes y a partir de entonces la numeración de los nuevos buques construidos continuó con la suma de ambos.

En su primera etapa figura el buque *Lugones*, en febrero de 1965, para Auxtramarsa; *Riva*, en 1965, para Ángel Riva Suardíaz; *Antonio Armas*, en marzo de 1966, para el armador canario Antonio Armas Curbelo y en ese mismo año el remolcador *Adelantado* y el buque *Infanzón*, para Andrés Ruiz de Velasco; *Joaquín Velasco*, en marzo de 1967, para Naviera del Nalón; *Rey Pelayo*, en diciembre de 1967, para Compañía Naviera Astur-Andaluza; *Cimadevilla Segundo*, en julio de 1968 y *Rey Favila*, julio de 1969, para Naviera Santa Catalina.

Debido a la demanda de cementeros, de sus gradas salieron la mayor parte de las unidades de este tipo de la flota mercante española a partir de la década de los setenta, entre los que se citan los buques *Cemenmar Tres*, en junio de 1972; *Islas Uno*, en noviembre de 1972 e *Islas Dos*, en mayo de 1975, para Cementos de las Islas; *Cemenmar Cuatro*, en octubre de 1975, para Cementos del Mar; *Cementos Cantábrico*, en marzo de 1976, para Cementos del Cantábrico; *Indalo*, en febrero de 1980, para Hornos Ibéricos.

Destacan, asimismo, varios petroleros de productos, de los que CEPSA fue su principal cliente, con los encargos de los buques *Moncloa*, en octubre de 1971 y *Arapiles*, en abril de 1972, destinados al transporte de productos aromáticos; *Bailén*, en abril de 1975 y *Tudela*, en octubre de 1977. Figura también el buque *Mobil Lubchem*, repetición del proyecto del *Moncloa*, para Mobil UK, entregado en 1973; *Luis de Requeséns* y *Juan de Cardona*, en septiembre y diciembre de 1973, para Naviera Ibérica; y *Nerva* y *Niebla*, en junio y julio de 1976, para Auxtramarsa.

Otros buques construidos fueron *Rivademar*, en julio de 1970, para Riva Suardíaz; *Acuario* y *Géminis*, en febrero y julio de 1971, para Antonio Menchaca; *Yucatán*, *California* y *Escandinavia*, en 1974, para Naviera Peninsular; *San Juan de Gaztelugatxe* y *San Bartolomé*, en 1977, para Churruca Hermanos; y *San Francisco de Izaro*, en 1978, para Compañía Naviera Riva y Churruca.

Las últimas construcciones corresponden a dos petroleros de productos para Naviera Sureña, nombrados *Cantábrico* y *Mármara*, en noviembre de 1979 y octubre de 1981; un mini bulkcarrier llamado *Báltico*,

<sup>79</sup> *El País*, 20 de julio de 1983.

<sup>80</sup> *El País*, 18 de noviembre de 1995.

para la misma compañía y los cascos de dos petroleros de productos llamados *Obrovac* y *Olib*, que permanecieron largo tiempo amarrados y fueron terminados en 1987 y 1988 en el astillero Unión Naval de Levante y entregados a la compañía yugoslava Tankerska Plovidba.<sup>81</sup> En junio de 1985 se produjo el cierre del astillero y su posterior desmantelamiento.

### 11.3.11 ASTILLEROS GONDÁN

Francisco Díaz Martínez (1903-1995) fue el fundador del astillero Gondán, que toma su nombre de la casa donde nació situada en Castropol (Asturias), apodo hereditario que dio nombre a la empresa. Su padre, Francisco Díaz Fernández (1855-1951) aprendió el oficio de carpintero de ribera y emigró a Uruguay.<sup>82</sup>

Padre e hijo intervinieron en la construcción del buque *Astur-Galaico*, equipado con máquina de vapor y terminado en 1917 en el astillero de La Linera, situado en la ría del Eo y destinado al transporte de madera para la actividad minera. A este siguió uno de los últimos veleros construidos en la comarca, llamado *Industrial* y botado en 1922.<sup>83</sup>

En 1919 Francisco Díaz Martínez siguió el camino de la emigración a Argentina y trabajó como carpintero de ribera en el arsenal de Puerto Belgrano y en 1921 regresó a Asturias a bordo del trasatlántico alemán *Cap Polonio* con la salud resentida. El diseño de un tipo de pesquero adaptado a las condiciones del Cantábrico atrajo la atención de los armadores y cofradías de la zona y así comenzó la actividad industrial en la desembocadura del río Santiago, Figueras, en torno a 1930.

Además de traineras y otros pesqueros, en 1937 entregó un yate encargado por el ciudadano húngaro Geza Pasky, en 1938 una gabarra para el armador local José Fernández Suárez, en 1940 el primer pesquero de vapor y un año después el primer barco de cabotaje, llamado *Rosalina*, contratado por Cipriano Paredes Fernández y que fue botado de costado. En 1942 recibió el encargo de los buques *Somosierra* y *Guadarrama*, encargados por la Compañía Española de Transportes Marítimos (CETRAMAR) y un año después Gondán ganó el concurso para la construcción de doce lanchas destinadas al tren naval de la Armada.

En mayo de 1951 adquirió para desguace el buque *Suevia*, del que aprovechó la máquina de vapor y caldera para su instalación en el buque *Porfirio Díaz*, de 400 toneladas, el mayor en madera construido hasta entonces en España y que entró a su servicio al año siguiente. Convertido en armador, la flota de cabotaje de Francisco Díaz Martínez se amplió con la incorporación de los buques *Ciclamen*, *Begonia*, *Orquídea*, *Castropol*, *Ribadeo*, *Astilleros Gondán*, *Sarita Díaz* y *Fina Díaz*.<sup>84</sup>

Además de varios pesqueros, en 1959 entregó el buque de cabotaje *Justino*, construido por encargo del armador Cipriano Paredes Fernández y en 1960 asumió la dirección del astillero el ingeniero naval Francisco Díaz Madarro, segundo de los hijos del fundador. En 1962 realizó la conversión de un antiguo dragaminas inglés en el pesquero *Arza del Moral* y aunque la construcción en madera se alargó hasta 1966, en que fue entregado el ferry *San Diego* para la línea Ayamonte-Vila Real, si bien hubo un tiempo

---

<sup>81</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006). *La estela del petróleo*. p. 118. Consejería de Industria, Comercio y NN.TT. del Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

<sup>82</sup> Durante su estancia en el país sudamericano participó en la construcción del buque de guerra *General Rivera*, primero de su tipo en madera, pasando después al buque *General Artigas* como carpintero y encargado de víveres y municiones. En 1886 regresó a Asturias con unos ahorros de quince mil pesetas y comenzó su actividad en la construcción y reparación de buques, a quien acompañaba su hijo, que se inició así en el oficio.

<sup>83</sup> PLATERO, María José (2016). *Astilleros Gondán. Historia de una tradición familiar*, p. 25, Astilleros Gondán, Oviedo.

<sup>84</sup> *Ibidem*, p. 51.

de transición en el que Astilleros Gondán realizó el armamento final de cuatro pesqueros construidos en Astilleros del Cantábrico y Duro Felguera.<sup>85</sup>

A partir de entonces comenzó la construcción naval en acero y la expansión territorial, caso de la creación de Astilleros de Huelva y la adquisición de Astilleros Neptuno, en Valencia, en el que se fabricaban cascos de pesqueros que luego eran terminados en Figueras, factoría en la que, en noviembre de 1968, fue entregado el buque *Monte Hacho*, construido en acero y encargado por el armador onubense Luis López Quevedo.

Entre 1970 y 1979, Gondán entregó 90 buques, siendo 1973 y 1978 los años de mayor rendimiento, con doce unidades cada año y once en 1974 y 1979,<sup>86</sup> en su mayoría ramperos. En mayo del citado año se produjo un incendio que causó graves daños en la factoría de Figueras, aunque fue reconstruido y prosigue su actividad industrial, en la que en los últimos años ha cosechado grandes éxitos internacionales, como la construcción del megayate *Sea Cloud II*, entregado en 2001 y diversos encargos de pesqueros, mercantes, patrulleros militares y civiles, remolcadores y para la industria off shore procedentes de clientes nórdicos.

## 11.4 ASTILLEROS DE GALICIA

### 11.4.1 LA ESTRECHA RELACIÓN PESCA-CONSTRUCCIÓN NAVAL

Desde sus orígenes la construcción naval en la ría de Vigo está vinculada al sector pesquero, al que ha proporcionado momentos de esplendor dentro y fuera de las fronteras nacionales. Los carpinteros de ribera constructores de embarcaciones artesanales tipo gamelas, dornas y lanchas de *xeito*, dedicadas a la pesca de bajura y los salazones, constituyen el antecedente más preciso de esta actividad que ha evolucionado en el tiempo y ha situado a la ría gallega en el mapa mundial de la industria naval especializada.

Al igual que ha sucedido en otras regiones españolas, sería la llegada del ferrocarril en la década de 1880 el medio que permitió enviar las capturas de pescado fresco y salazones al interior del país y el establecimiento de la industria conservera, lo que provocaría una mayor demanda pesquera y, en consecuencia, la búsqueda de nuevos aparejos de arrastre y la construcción de embarcaciones mayores, apropiadas para la demanda de las faenas, en las que el vapor se incorpora como fuerza de tracción tomando el relevo a la vela y los remos.

Cuando el vapor hizo su aparición en la construcción naval de la ría de Vigo, los astilleros que entonces tenían capacidad financiera adquirirían las máquinas en el extranjero, principalmente Inglaterra, caso de la firma Viuda de J. Barreras, aunque pronto montaría sus propios talleres de forja y calderería que le permitirían afianzarse como industria pionera en la región. En el periodo comprendido entre 1888 y 1900, la flota pesquera a vapor pasó de ocho a 77 buques, todos de casco de madera.<sup>87</sup>

A comienzos del siglo XX estaban establecidos en la ría de Vigo una docena de astilleros, entre los que destacaban por su tamaño y capacidad Vulcano, Barreras, Santodomingo y Troncoso. De sus gradas salieron los buques pesqueros que atendían la demanda de una parte del país y la actividad se había convertido en uno de los pilares del sector industrial gallego.

<sup>85</sup> Se trata de los buques *Nevada* y *Playa Arnela* y *Río de Berbesa* y *Cantero Cuadrado*.

<sup>86</sup> PLATERO, María José (2016). *Ibidem*, p. 65. El primer buque congelador construido íntegramente en Astilleros Gondán fue el pesquero *Xeitoso* (1972), seguido del pesquero *Ana María Gandón* (1973), primer arrastrero congelador con rampa a popa.

<sup>87</sup> PIÑERO, Luis. "El naval vigués. Una trayectoria de claroscuros". *Faro de Vigo*, 27 de octubre de 2010.

La escasez de sardina que se produjo entre 1909 y 1912 se convirtió en un factor decisivo para redoblar esfuerzos en el desarrollo de la construcción naval, pues la necesidad de faenar en caladeros más alejados suponía disponer de buques mayores, que oscilaban entre 100 y 200 toneladas de registro bruto, propulsados por máquinas de vapor. Se calcula que en 1929 los dieciséis astilleros que entonces existían en la ría de Vigo habían construido un millar de buques.

La búsqueda de otros caladeros cada vez más alejados (norte de África, banco canario-sahariano, Gran Sol, Terranova), reclamó de nuevo la necesidad de aumentar el tamaño y la potencia motriz de los buques y, al mismo tiempo, los estudios de ingeniería concedieron un notable impulso a la modernización de la flota. En vísperas de la guerra civil, la industria naval de Vigo lideraba el sector nacional y en el resto de Europa y América era conocida por su innovación técnica y perfeccionamiento.

A finales de la década de los años cincuenta, el sector pesquero volvió a resucitar cuando los armadores, con el apoyo de créditos estatales, contrataron nuevos buques congeladores equipados con los últimos avances tecnológicos. Momento a partir del cual los astilleros y las industrias auxiliares experimentaron un desarrollo espectacular, pues la actividad desarrollada alcanzó tal nivel que empleó a miles de personas de Galicia y del resto del país.

La situación se mantuvo hasta el primer tercio de la década de los años setenta, y corresponde a la etapa dorada de Hijos de J. Barreras, Factorías Vulcano, Construcciones Navales Santodomingo, Construcciones Navales Paulino Freire y Astilleros Construcciones, entre los más destacados. Otros astilleros, como Ángel Armada, Construcciones Navales Yarza y Francisco Cardama contribuyeron con su esfuerzo a mantener una producción destacada. Los astilleros no solo construyeron entonces los mayores y mejores pesqueros de su historia, sino también un amplio elenco de buques mercantes de todas clases (frigoríficos, rolones, ferries, multipropósito, portacontenedores y cableros), incluidas dos plataformas petrolíferas.

A mediados de la década de los setenta, el sector naval gallego comenzó a desmoronarse y arrastró a la ciudad de Vigo, como capital industrial, a una de las crisis más graves de su historia contemporánea. Las dificultades empezaron en el mercado internacional, cuando España fue discriminada en la construcción naval, de modo que la cartera de pedidos de los astilleros de la ría de Vigo se redujo hasta en una séptima parte de lo que era su ritmo habitual. Se produjo, asimismo, una contracción en los contratos de los armadores españoles, principalmente gallegos, debido a la pérdida de los caladeros tradicionales de la flota pesquera y la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales de los países en los que faenaban.

Ante la fuerte caída de la demanda, la administración pública, como había sucedido otras tantas veces en el pasado y habría de repetirse en el futuro, lejos de reaccionar con medidas de estímulo (primas, desgravaciones y ayudas financieras), complicó la situación con su habitual falta de agilidad, en la que fueron frecuentes los retrasos en los permisos de construcción, la valoración de los proyectos y otras trabas propias de una gestión pública decadente.

Los astilleros se encontraron con poco trabajo y plantillas sobredimensionadas. En 1981 llegó el primer decreto de reconversión. Sindicatos, empresarios y administración negociaron un acuerdo para la supervivencia del sector que contemplaba la recolocación y la jubilación anticipada de los trabajadores que sobran a la industria. El acuerdo no se cumplió. Ascón dejó de pagar los salarios y en Vulcano la mitad de los trabajadores se encontró con una regulación de empleo. Los sindicatos comenzaron las movilizaciones de rechazo a los ajustes de plantilla con la convocatoria de paros, huelgas generales y gigantescas manifestaciones, como la que se vivió el 15 de abril de 1983 en Vigo, que reunió a más de 250.000 personas.

En 1984 el Gobierno anunció medidas más drásticas: reducción de la capacidad productiva de los astilleros, cierre de ASCON y Vulcano y ajuste de plantillas en las factorías de Paulino Freire, Hijos de J. Barreras y Santodomingo; Talleres Vulcano consiguió que su plan de viabilidad fuese aprobado, aunque Ascón cerró. En Vigo se perdieron 4.260 puestos de trabajo y sólo 771 consiguieron recolocarse;<sup>88</sup> la mayoría lo hicieron en Polyships, el astillero que ocupó las instalaciones de ASCON en Ríos, dedicado a la construcción de barcos de poliéster reforzado con fibra de vidrio.

A partir de 1985, el sector comenzó a recuperar la actividad productiva y en poco tiempo se situó de nuevo en plena ocupación. En 1987 el Gobierno promovió nuevas medidas para hacer competitiva a la industria y las empresas presentaron planes de actuación para hacer frente a las inversiones tecnológicas.

A partir de entonces el sector incrementaría su capacidad productiva hasta alcanzar una nueva época dorada entre 2005 y 2008. La crisis económica y la caída del precio del petróleo provocarían, sin embargo, que a partir de entonces la cartera de pedidos se haya desinflando y viva un nuevo momento de incertidumbre.

Los astilleros vigueses encontraron en esta última década un filón en la construcción de buques off-shore, en su mayor parte para compañías noruegas, que los alquilan a las grandes petrolíferas mundiales. Entre estos buques destacan, por su alta tecnología, los buques sísmicos, capaces de detectar y valorar bolsas de petróleo o gas a grandes profundidades. Sin embargo, la caída en picado del precio del crudo, hasta los 40 dólares al barril, hizo que este tipo de construcciones, cuyo coste medio por unidad supera los 120 millones de euros, dejasen de ser rentables. Además del sector *off-shore*, los astilleros de la ría de Vigo han construido ferries, oceanográficos, atuneros, remolcadores y yates de lujo.

El conocimiento adquirido y la calidad de los trabajos, avalados por navieras de todo el mundo, colocan al sector en la vanguardia mundial. Esta es la principal baza que tiene el sector para remontar su existencia. La crisis, en ocasiones acompañada de mala gestión, hirió de muerte al astillero M. Cies y puso en aprietos a Factoría Naval de Marín y Factorías Vulcano y ha obligado al mayor astillero privado de España, Hijos de J. Barreras, a plantear un ERE para una parte de su plantilla.

#### 11.4.2 LA IMPRONTA DE LA FAMILIA BARRERAS

La penetración de los emprendedores catalanes en Galicia comienza en la segunda mitad del siglo XVIII y constituye uno de los aportes más significativos a la forja de la sociedad y la economía de la región. La savia nueva trajo consigo la expansión de la pesquería especializada, lo que habría de tener consecuencias importantes en el transcurso de las décadas siguientes.

La extensa familia Barreras creció paralela a lo que en tiempos se llamó la “sardinocracia” viguesa y arranca en la figura de Mateo Barreras, originario de Blanes, a quien han sucedido ocho generaciones que, en mayor o menor medida, han participado activamente junto a otras familias en el desarrollo local, regional y nacional. Se constata siete ramas familiares: Barreras Puente, Barreras López, Barreras Bolívar, Barreras Barret, Barreras Massó, Ribas Barreras y Barreras Lago.

Francisco y José Barreras de Faus, hijos de Mateo Barreras, formaron parte del grupo de catalanes que se trasladaron a Galicia a principios del siglo XIX movidos por la crisis originada en Cataluña a consecuencia de la falta de sardina que surtían sus fábricas. Llegaron en 1818 a La Puebla de Caramiñal,

---

<sup>88</sup> PIÑERO, Luis; *ibidem*, *Faro de Vigo*, 27 de octubre de 2010.

donde fundaron una de las primeras fábricas de salazones y prensado de pescado, técnica mediterránea para la conservación en salmuera.<sup>89</sup>

A mediados del siglo XIX la familia Barreras se trasladó a Vigo para aprovechar el impulso que se había producido en la pesca artesanal local con la aparición de artes novedosas, como la *xábega*<sup>90</sup>, que habían introducido los “fomentadores”, como eran conocidos los industriales catalanes que antes que ellos se habían instalado en la actividad industrial pesquera.

Los hijos del segundo de los hermanos llegados a La Puebla, Benigno, Marcelino y José Barreras Casellas, emigraron a Vigo y aquí comenzaron los negocios de efectos navales y compraron dos fábricas de salazones. Entre 1865 y 1889 participaron en el transporte de pescado prensado para cuyo tráfico tuvieron tres veleros llamados *Esperancita*, *José Barreras* y *Nueva Barreras* y en Inglaterra adquirieron tres vapores llamados *Primero Barreras*, *Segundo Barreras* y *Tercer Barreras*, con los que abrieron líneas regulares de carga y pasaje entre Vigo, Canarias, Cuba y Puerto Rico.<sup>91</sup>

La historia del clan Barreras discurre paralela a la de otras familias influyentes en la escenografía del desarrollo industrial y marítimo contemporáneo de Vigo. La fundación del periódico *Faro de Vigo* en 1853, coincide con el establecimiento de la familia Barreras en Vigo, ciudad que por entonces tenía unos ocho mil habitantes, había derribado las murallas e iniciaba una progresiva expansión urbana y portuaria que tendría un desarrollo sorprendente.

La tercera generación tiene en José Barreras Casellas al fundador de tres fábricas de conservas, una junto a la orilla de la ría de Vigo, ocupada en la actual Plaza de Compostela; y dos más en Balea y las Islas Cíes. Le había precedido la instalación industrial que Salvador Massó Palau, también oriundo de Blanes, había instalado en Bueu. Ambas familias entroncarían posteriormente mediante enlaces matrimoniales y dieron origen a la rama Barreras Massó. José Barreras Casellas falleció en 1889 y le sucedió su viuda, Esperanza Massó Ferrer quien, con la ayuda de sus hijos José y Federico Barreras Massó, que habían realizado estudios de ingeniería, en 1888 montaron una fábrica de hielo para el suministro a los pesqueros de vapor y los ferrocarriles que llevaban el pescado a los mercados del interior de la península.

#### 11.4.3 ASTILLEROS HIJOS DE J. BARRERAS

En 1892 los hermanos Barreras Massó comenzaron su actividad en la construcción naval y constituyeron la sociedad Viuda e Hijos de José Barreras y Casellas. La primera instalación se situó en El Arenal – entre las actuales calles Colón y Oporto de la ciudad de Vigo– y el éxito acompañó a su empeño, pues les llevaría a abandonar las otras actividades industriales para centrarse en el desarrollo del astillero.

Recién estrenado el siglo XX, el astillero del Arenal consiguió un contrato con la Compañía Arrendataria de Tabacos para la construcción de dos pequeños vapores llamados *Frau* y *Rodríguez Beraza*, que habían verificado sus pruebas en 1904. Según la publicidad de la época, se trataba de buques “gemelos, perfectamente gemelos, tanto que será difícil distinguir uno del otro. Del corte elegante y marinero que

---

<sup>89</sup> Francisco Barreras Centrich y su prima hermana Teresa Barreras Casellas, ambos nietos del patriarca Mateo Barreras, contrajeron matrimonio y dieron origen a la rama conocida como “los Barreras de La Puebla”, que deriva en el actual grupo Barreras López, en su mayoría asentados en Santiago de Compostela.

<sup>90</sup> FRANCO, Fernando. “Barreras, siglo y medio de historia”. *Faro de Vigo*, 12 de julio de 2009.

<sup>91</sup> En la capital portorriqueña residía otro hermano llamado Francisco, patriarca de la rama Carreras Barreras, conocidos como “los Barreras del extranjero”, ya que sus descendientes están establecidos en Francia, Inglaterra y Sudáfrica.

distingue a todas las construcciones que salen de esos acreditados astilleros, son dos bonitos buques que harán la merecida propaganda a la industria local”.<sup>92</sup>

En 1908 los hermanos José, Federico, Julio y Fernando Barreras Massó, miembros de la tercera generación, fundaron Hijos de J. Barreras, S.R.C. como empresa para la construcción y reparación de buques, así como la fabricación de calderas y máquinas de vapor. La construcción de buques para Tabacalera y otros sardineros evolucionaron hacia el denominado “vapor tipo Vigo”<sup>93</sup>, modelo de éxito con esloras que oscilaban entre 12 y 20 m y del hasta 1918 se habían construido al menos 376 buques<sup>94</sup>, incluyendo otros pesqueros de distinto porte.

El primer gran éxito del astillero fue el proyecto del vapor pesquero tipo *Vigo*. De una eslora inicial de 12 m, los últimos alcanzaron 20 m. La factoría situada en El Arenal construía los cascos y montaban las máquinas *compound* a condensación y calderas multitubulares importadas de Inglaterra, fabricadas por la firma Plenty & Son Ltd., de 20 HP, que mantenían una velocidad de ocho nudos. El ritmo de construcción oscilaba entre 20 y 25 unidades anuales, de modo que entre 1892 y 1918 fueron construidos casi cuatrocientos buques.

El proceso de construcción de estos pesqueros dedicados a la pesca de la sardina con arte de cerco se organizaba en torno a una primitiva cadena de montaje, que utilizaba tres gradas al mismo tiempo, de modo que con un promedio de quince o veinte días salía un buque para su entrega. Cuando el modelo fue conocido en el mundo de la pesca llegaron los contratos de los armadores españoles e incluso de otros países, caso de Reino Unido y Francia, que durante la Primera Guerra Mundial encargaron veinte unidades de una versión adaptada para guardapescas y dragaminas.

Durante la guerra construyó 18 dragaminas para Francia y varias embarcaciones costeras para Portugal. La factoría disponía de una grada para buques de hasta 500 toneladas y entre 1920 y 1921 construyó los buques *Venus* y *Minerva*, de 300 toneladas y el velero *Gelmírez*, de 200 toneladas.

En 1927 el astillero construyó su primer buque de casco de acero, nombrado *Aragón* y destinado a la pesca en los caladeros de Gran Sol. La plantilla había alcanzado entonces setecientos empleados, lo que nos aproxima a la importancia de la actividad fabril en curso. En 1928 la empresa se convirtió en Hijos de J. Barreras, S.A. y entonces comenzó la etapa contemporánea del más importante astillero de la ría de Vigo.

Durante el primer tercio del siglo XX Vigo creció por los cuatro costados, en lo económico, urbanístico y social, con el trabajo de una masa de trabajadores patroneados por la burguesía local que se había involucrado en el desarrollo industrial de la región. La cuarta generación Barreras, los hermanos Barreras Massó, abanderó proyectos como la Liga Marítima de Vigo, el Lloyd Gallego, la Asociación General de Industrias Pesqueras y la revista *Industrias Pesqueras*, entre otras.

A final de la década de los años veinte la construcción naval entró en crisis, que pudo superar cuando los hermanos Barreras decidieron la reconversión de la empresa en sociedad anónima, reduciendo el capital social a cinco millones de pesetas, la mitad de lo que hasta entonces figuraba en libros. En esta estructura se mantuvo hasta 1932, cuando se incrementó la demanda de pesqueros debido al

---

<sup>92</sup> Tenían una cámara a popa, con dos literas y un rancho a proa para ocho tripulantes, cocina, despensa y retretes. Estaban propulsados por una máquina de vapor *compound* Plenty, de 85 caballos indicados, que les permitía alcanzar nueve nudos de velocidad y diez nudos durante un cuarto de hora.

<sup>93</sup> TORRES CARBAJO, Fernando. “El vapor tipo Vigo fue un gran éxito industrial”, en [www.vigoe.es](http://www.vigoe.es), publicado el 5 de junio de 2015 y consultado el 4 de febrero de 2017).

<sup>94</sup> HOUPY, Stefan y FERRER, Lidia (1998). “Historia de las otras empresas del Grupo”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, p. 292, Lid Editorial Empresarial, Madrid.

establecimiento de una base de operaciones en Algeciras propiedad de la familia Barreras. En esta etapa, la construcción más destacada fue la del petrolero *Campaláns*<sup>95</sup>, construido por encargo de CAMPSA y entregado en agosto de 1934.

En 1932 comenzó la fabricación de motores diésel bajo licencia de la firma holandesa Werkspoor y también la serie de pesqueros del modelo Standard 29, bacaladeros de hasta 60 m de eslora que faenaban en los caladeros de Terranova. La cuarta generación de la familia Barreras Massó amplió sus negocios con la participación en empresas armadoras, consignatarias –caso de Gaspar Barreras Massó–, fábrica de conservas, litografiado para envases *La Metalúrgica*, extracción minera y saltos de agua en Turquía, Grecia y Serbia.

Después de la guerra civil el astillero se dedicó preferentemente a la fabricación de material bélico y construyó el aljibe *Venancio*, para Víctor Montenegro; el buque *Palmenense* para un armador portugués y el costero *Virgen de Lluch*, entregado en octubre de 1946. Cuando acabó la contienda, en 1939 inició la construcción de los pesqueros de casco de acero de la patente suiza Maier y en 1940 comenzó la primera serie de buques de 250 toneladas de desplazamiento –propulsados por motores Werkspoor de 330 CV de potencia, fabricados bajo licencia en el mismo astillero–, denominados *Standard-Barreras*. Este modelo sería perfeccionado entre 1947 y 1950, cuando la pesca por parejas del bacalao en Terranova requirió de embarcaciones de un mayor radio de acción, lo que dio origen al modelo *Super-Standard*. Entre ellos figura el buque *Bernardo Alfageme*, construido en 1944, que se conserva como monumento estático en la ciudad de Vigo.

A finales de la década de los años cuarenta llegó el contrato más importante hasta la fecha en la historia del astillero. Los días 4 de febrero y 15 de noviembre de 1949, la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante firmó los contratos para la construcción de dos buques del tipo L del Plan de Nuevas Construcciones. Ambas construcciones formaban parte de la tercera fase de dicho plan y en origen estaban destinados a los servicios intercoloniales de Guinea española; posteriormente el proyecto sería modificado para su conversión en buques mixtos y ENE intentó, y finalmente consiguió, venderlos a Compañía Trasmediterránea para su inclusión en las líneas de soberanía nacional. Las negociaciones no estarían exentas de dificultades y tensiones, lo que motivó la intervención directa del Consejo de Ministros, que finalmente impuso la venta de ambos buques.

En consonancia con las dificultades que entonces existían en la industria naval española, la construcción de ambos buques se retrasó considerablemente en el tiempo. En septiembre de 1952 se procedió a la puesta de quilla y el 30 de mayo de 1953 se celebró la botadura del primero, bautizado con el nombre de *Huesca*. Un año después, el 31 de mayo de 1954, se procedió a la botadura del segundo, llamado *Teruel*. Las entregas oficiales se producirían los días 30 de junio de 1954 y 29 de marzo de 1955, respectivamente.

Un incendio ocurrido en 1959 causó graves daños en el astillero Hijos de J. Barreras, aunque pudo reconstruir lo dañado –entre las pérdidas se encuentra el archivo documental y fotográfico– y afrontó la década de los años sesenta con unas expectativas extraordinarias, orientadas fundamentalmente hacia el sector pesquero, donde alcanzó el triunfo empresarial e industrial con mayúsculas, etapa en la que llegó a tener una plantilla de 1.800 trabajadores.

En barcos convencionales figuran los buques *Puerto de Huelva*, en febrero de 1959 y *Puerto de Ayamonte*, en junio de 1960, ambos para Naviera del Odiel; *Isabel Flores*, octubre de 1959, para Manuel

---

<sup>95</sup> A pesar de su tamaño tenía puente al centro y estaba propulsado por dos máquinas de vapor *compound*, que consumían gasoil y accionaba una hélice cada una.



Rocafort; y tres buques para Condeminas: *Condecorado*, octubre de 1967, *Condestable*, en 1968 y *Condemar*, en 1969. Otro contrato destacado fue el remolcador *Tamarán*, en 1964, para Cory Hermanos, de proyecto británico y uno de los mayores y más potentes de su época en la flota española, así como otros cuatro para Sertosa, entregados entre 1965 y 1966.

La construcción de buques pesqueros alcanzó su punto culminante en la década de los años sesenta. En 1963, la sociedad alicantina Lloret y Llinares encargó la construcción del primer buque factoría de arrastre por popa y Pescanova en 1969 los buques *Miño* y *Sil*, que fueron entonces los mayores de su clase construidos en la ría de Vigo, con un desplazamiento de 6.420 toneladas y motores de 4.000 CV de potencia. Para ello fue necesario ampliar las gradas y acometer otras obras que permitieron la construcción de buques de mayor tonelaje. De los nueve buques entregados en 1967, ocho fueron pesqueros y tres de ellos mayores de mil TRB y dos bacaladeros para PYSBE, de 999 TRB cada uno.<sup>96</sup> Esta época corresponde a una gran expansión que se mantuvo hasta la crisis del sector en los años setenta, lo que provocaría su absorción en 1976 por el Instituto Nacional de Industria.

Cuba fue un cliente importante para la industria naval de Galicia y, especialmente, de los astilleros Hijos de J. Barreras y ASCON. Citaremos a los buques pesqueros *Manjuarí*, entregado en 1965; *Camarón*, en 1966 y especialmente la larga serie de 26 unidades de la clase *Río Damuji*, construidos entre 1975 y 1979, de los que Barreras realizó siete buques, como se detalla en la tabla 11.2.

En 1970 Barreras firmó un contrato con la compañía norteamericana Penrod Drilling Co. para la construcción de una plataforma petrolífera semisumergible, que fue la primera construida en España; fue entregada en noviembre de 1973 y recibió el nombre de *Penrod 70*. Otra compañía norteamericana, Offshore International, encargó la construcción de la plataforma petrolífera *Afortunada*, que fue botada en 1979 y entró en servicio en 1981, siendo de advertir que durante los trabajos de ambas estructuras se interrumpió la actividad naval de otros buques, de modo que entre 1974 y 1975 no hubo entregas. Lo cual se reveló un grave error, pues los contratos de las dos plataformas se hicieron a un precio bajo, lo cual, unido al cese de la construcción naval de otros buques y la exigencia de nuevas inversiones causaron el colapso financiero de Barreras y provocó la intervención del INI, que decidió su absorción a finales de 1976.<sup>97</sup>

Con el 51% del capital social en manos del INI, fue preciso una reducción de capital social a cero para luego ampliarlo de nuevo a 425 millones de pesetas, con lo que el 99% de las acciones de la empresa quedaron bajo control público. Pese a ello, como señalan Houpt y Ferrer, “el agravamiento de la crisis de 1979, los retrasos en la financiación oficial, la estructura de los costes y las mayores cargas financieras de los créditos y préstamos pendientes condujeron al astillero a una situación de descapitalización y baja competitividad”.<sup>98</sup>

Pese a esta situación y superado el bache financiero de las dos plataformas petrolíferas, a finales de la década de los setenta se relanzó la actividad industrial con la construcción de cuatro buques multipropósito para García-Miñaur llamados *Alsixmar*, entregado en noviembre de 1978; *Alalma*, *Alyolex* y *Algarmi*, enero, febrero y julio de 1979. Siguió los buques *Nuvamarina* y *Nuvamenchu*, en octubre de 1979, para Nuvamar. Destacan, asimismo, cinco grandes buques atuneros para la compañía armadora Albacora, cuyo contrato fue firmado a finales de la década.

En la década de los ochenta, entre otros, figuran los ferries *Punta Europa* y *Bahía de Ceuta*, en abril y diciembre de 1980, contratados por ISNASA; *Jarama* e *Indianápolis*, en marzo y septiembre de 1980,

<sup>96</sup> *Ingeniería Naval*, nº 392, p. 48, febrero 1968.

<sup>97</sup> HOUPPT, Stefan y FERRER, Lidia (1998), *ibidem*, p. 294.

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 295.

cocheros para Naviera Transcontinental y fletados desde su entrega a UECC; *Gracia del Mar* y *Julia del Mar*, en junio y agosto de 1981, tipo ro-lo para Telde; *Reina del Cantábrico* y *Reina del Atlántico*, en noviembre de 1982 y julio de 1983, rolones para Compañía Naviera Astur-Andaluza; *Balsain* y *Vinuesa*, en octubre y diciembre de 1983, multipropósito para Compañía Oceánica Bret; *Galicia*, en diciembre de 1984 y *Liria*, en febrero de 1985, para Naviera de Occidente. Además, figura un número importante de pesqueros, entre ellos el buque *Albacora*, botado en 1991, que fue en su momento el mayor atunero de cerco del mundo y varios buques para la exportación.

#### 11.4.4 CONSTRUCCIONES NAVALES SANTO DOMINGO

El espacio que desde 1999 ocupa Astilleros Armón en Coia, Vigo, perteneció anteriormente a Troncoso y Santodomingo, antecedentes directos de Construcciones Navales Santodomingo, cuyos orígenes se remontan a 1892. Parte del personal procedía del astillero “La Industriosa”, propiedad de Antonio Sanjurjo Badía, dedicado a la construcción de pesqueros en cascos de madera con las típicas popas de “rabo de gallo”.<sup>99</sup>

Su desarrollo en el transcurso del siglo XX resulta similar al descrito en instalaciones similares, con talleres de calderería, fundiciones, construcción naval de vapores y lanchas para la pesca. En 1933 entregó el buque de carga *Ramiro Pascual* y en la década de los años sesenta comenzó su etapa de construcciones metálicas, orientado principalmente hacia los pesqueros; el rendimiento alcanzó niveles envidiables, pues solo en 1974 entregó trece buques, de ellos tres mayores de 400 TRB.

En mayo de 1976 alcanzó un hito con la construcción de un pesquero para la URSS, llamado *Sovhispan I*; el buque, aunque modesto, era un arrastrero en el que se pensó podría abrir expectativas en el entonces gigantesco mercado pesquero de aquel país.<sup>100</sup> El astillero disponía entonces de una superficie de 15.000 m<sup>2</sup>, dos gradas para buques de 120 m y 70 m de eslora, un muelle de armamento de 180 m e instalaciones auxiliares.

En 1986, la mayoría de los accionistas de Construcciones Navales Santodomingo rechazaron el plan de viabilidad alternativo presentado por quien hasta entonces había sido administrador de la empresa, Fernando Santodomingo, que incluía la compra de las instalaciones de ASCON<sup>101</sup> y el cierre de la factoría entonces operativa en la ciudad gallega.

La perspectiva de un elevado riesgo económico que podría poner en peligro la estabilidad de la empresa hizo desistir del proyecto, que contemplaba la recolocación de medio millar de los 1.200 trabajadores de ASCON acogidos a los fondos de promoción de empleo y la incorporación de la plantilla que entonces tenía Santodomingo, compuesta por 340 trabajadores.

#### 11.4.5 ASTILLEROS CARDAMA

Hacia 1906 Francisco Cardama Godoy comenzó a trabajar en el varadero de su padre situado a orillas del barrio del Guixar como subcontrata del astillero Hijos de J. Barreras. En 1916 abandonó la empresa familiar e inició su propia andadura en una concesión del ayuntamiento de Vigo, para la apertura de una factoría con una nave cubierta para la construcción y reparación naval en madera.

Sin embargo, el avance de la construcción metálica, el remachado y la soldadura y la competencia, hicieron retroceder la actividad del astillero y durante medio siglo se dedicó a la reparación naval,

---

<sup>99</sup> DE JUAN GARCÍA-AGUADO, José M. (2001). *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*, p. 61, Universidade da Coruña.

<sup>100</sup> *El País*, 7 de mayo de 1976.

<sup>101</sup> *El País*, 25 de abril de 1986.

aunque ocasionalmente realizó algunas nuevas construcciones de buques pesqueros para armadores locales, así como el buque de carga *San Julián*, en 1954, para Naviera Villagarciana.

En 2000, tras la fusión con Asgalo, nació la sociedad Astilleros y Varaderos Francisco Cardama y comenzó una nueva etapa en la construcción naval, en la que destaca el remolcador *Charuca Silveira*, entregado en 2001. En sus instalaciones dispone de un varadero de seis vías para buques de 105 m de eslora y 14,60 m de manga y un muelle de armamento y reparaciones de 80 m de longitud.

En 2013 inició el *Proyecto Magallanes* en colaboración con las empresas Magallanes Renovables de Redondela y CNV Naval para la construcción de una plataforma marina destinada a la generación de energía a partir de las corrientes marinas; Cardama participó en el novedoso proyecto hasta 2017. La factoría se ocupó, asimismo, de la rehabilitación del pesquero *Bernardo Alfageme* y su ubicación en febrero de 2015 en una rotonda del barrio de Coia.

#### 11.4.6 CONSTRUCCIONES NAVALES PAULINO FREIRE

El astillero remonta sus orígenes a 1895, año en el que Paulino Freire Piñeiro<sup>102</sup> inició su actividad en la construcción y reparación de buques pesqueros de casco de madera, en su mayoría de su propiedad. En 1910 comenzó la fabricación de máquinas de vapor de patente propia y por entonces la factoría disponía de talleres mecánicos y un carro varadero para la puesta en seco de las embarcaciones.

En 1928 consiguió un contrato para la construcción de un lote de pesqueros para Portugal. La actividad industrial resultó poco relevante hasta que el final de la Segunda Guerra Mundial, momento en el que amplió su fondo de comercio con la creación de la empresa de efectos navales de su mismo nombre. En 1958 comenzó su etapa en la construcción naval en acero con el buque *Puente Castrelos*; sería un proceso largo, si tenemos en cuenta que transcurrieron casi tres años, hasta su entrega en 1961, a pesar de tratarse de un buque sencillo.

En 1972 entregó el buque oceanográfico *Cornide de Saavedra*, el mayor de su clase que ha tenido el Instituto Español de Oceanografía. En 1974 amplió sus instalaciones con la adquisición de la factoría de Coia, lo que le permitió incrementar la capacidad productiva y atender la fuerte demanda del momento. En la década de los años ochenta y principios de los noventa, la mayoría de las nuevas construcciones fueron pesqueros arrastreros congeladores para armadores españoles y empresas de Marruecos.

Figuran, asimismo, los buques *Inagua España*, en 1978, para Marítima del Litoral. Entre 1996 y 1997 fueron entregados cuatro buques frigoríficos a Marítima del Norte, llamados *Sierra Lara*, *Sierra Loba*, *Sierra Leyre* y *Sierra Laurel*. Es de advertir que fueron los últimos buques, y también los mayores, construidos por encargo de esta naviera, presidida por Jesús M. de Sendagorta Aramburu. En 1999 el astillero logró uno de sus mayores éxitos con la construcción y botadura del buque *Willem van der Zwan*, catalogado entonces como el mayor pesquero del mundo.

A principios del siglo XXI, el astillero se había especializado en patrulleros de altura para la Armada española, para la que construyó tres buques de la clase *Chilreu* (P-61): *Alborán* (P-62), entregado en agosto de 1997; *Arnomendi* (P-63), en diciembre de 2000 y *Tarifa* (P-64), en junio de 2004. Otro hito significativo se produjo en 2011 con la puesta a flote del yate *Pegaso*, que es el mayor de su clase construido en España.

Aunque exceda la etapa cronológica de esta tesis, hemos de señalar el trabajo realizado en diciembre de

---

<sup>102</sup> GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo. "Los Freire, un emporio industrial". *La Voz de Galicia*, 19 de octubre de 2012.

2013 en la ría de Vigo en los trabajos de soldadura para el ensamblaje y apuntalamiento del buque HMAS *Adelaide* (LHD 01), de la Royal Australian Navy, construido en el astillero de Navantia en Ferrol, a la cubierta del buque semi-sumergible *Blue Marlin*, encargado de su transporte hasta Australia.

El astillero Freire tiene dos factorías, una en Bouzas y otra en Coia, separadas entre sí por medio kilómetro. En la primera se encuentra la sede central, oficina técnica, taller de prefabricado, tuberías y elaborados, una grúa pórtico y dos gradas para nuevas construcciones. En la segunda está situado el taller de aceros, mecánico, almacén, dos muelles de armamento y reparaciones navales de 120 m de eslora y una grada varadero. Ambas factorías suman una superficie de 42.000 metros cuadrados.

#### 11.4.7 ENRIQUE LORENZO – TALLERES VULCANO

Factorías Vulcano remonta sus orígenes a 1919, fecha de su fundación por Enrique Lorenzo Docampo (1892-1981) y el ingeniero belga Ludovico Morlon, apodado “el francés”. Hacía cuatro años que su principal promotor había regresado de Argentina, a donde había emigrado en 1911 y después de cumplir su servicio militar en Ferrol, consiguió empleo en el astillero Troncoso y Santodomingo, situado en el Arenal, en el que llegaría a ocupar el cargo de jefe de contabilidad.

En unión del citado ingeniero abrió un modesto taller de reparación de calderas, que en poco tiempo y debido al aumento de la capacidad productiva, cambió dos veces de ubicación. Un crédito concedido por el Banco Español del Río de la Plata y avalado por un familiar suyo le permitió afrontar nuevos desafíos profesionales y en la década de los años veinte empleaba a unos cuarenta trabajadores y se le comienza a conocer como “la Vulcano”, pues en las proximidades del taller había existido con anterioridad una fundición llamada con el mismo nombre.

En esta etapa Enrique Lorenzo se especializa en la fabricación y reparación de calderas remachadas para la industria ferroviaria –sector que conocía muy bien, pues era hijo y nieto de ferroviarios– y otras destinadas a los buques de la flota pesquera gallega, reparación de locomotoras, construcciones metálicas de puentes y torres de alta tensión como subcontrata. A partir de 1927 irrumpe en el sector de la construcción naval, al firmar un contrato con la Sociedad General de Obras y Construcciones para una gabarra, que fue botada en febrero de 1928.

En 1930 obtuvo una concesión en la playa de Espiñeiro, a orillas del monte de A Guía, barrio de Teis, donde edificaría un varadero y un taller de calderería, comenzando así la construcción de buques de pequeño tonelaje y reparaciones navales en seco hasta cien toneladas de registro. Hasta 1936, la actividad industrial resultó bastante intensa, dedicada a la construcción de grúas flotantes y gabarras, en su mayor parte por encargo de Puertos y Pantanos y la citada Sociedad General de Obras y Construcciones. Figura, asimismo, la construcción de dos gasómetros para las fábricas de gas situadas en Vigo y La Coruña.

En 1932 consiguió dos patentes para la fabricación de quemadores de combustible líquido y para su explotación constituyó la empresa Equipos Mecheros de Petróleo, S.A. (EMPSA). Pese a estos avances, los efectos derivados del “crack” de 1929 tuvieron su impacto negativo en el sector pesquero gallego, pues muchos de los clientes del sector conservero tenían clientes en la América de habla hispana y se agudizaron los problemas de cobro. Vulcano sufre las consecuencias de los problemas de liquidez y llega a registrar trece embargos de diversa cuantía. Durante la Segunda República, además, son frecuentes las huelgas y apenas consiguen nuevos contratos, de modo que a principios de 1936, los astilleros de la ría de Vigo se encontraban al borde de la suspensión de pagos.

Al comienzo de la guerra civil las industrias fueron ocupadas y militarizadas por el bando nacional y controladas por la Jefatura de Movilización Industrial, con sede en Valladolid. Los astilleros de la ría

fabricaron estructuras metálicas para puentes, munición y, en el caso del astillero Vulcano, el armamento de buques pesqueros y de transporte para fines militares. El esfuerzo bélico resultó positivo, pues permitió sanear y capitalizar la empresa, de modo que en 1939 tenía una plantilla de 500 trabajadores.

En la inmediata posguerra, Enrique Lorenzo consiguió un contrato para el suministro y reparación de calderas de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). La renovación de la flota pesquera propiciada por el nuevo régimen benefició a los astilleros españoles y, en especial, a los de la ría de Vigo. En 1941, Enrique Lorenzo presentó un proyecto de ampliación del varadero y los talleres y en dicho año, con una ampliación de capital de 2.100.000 pesetas, la empresa se convierte en sociedad anónima y pasa a denominarse Factorías Vulcano – Enrique Lorenzo y Cía., S.A.

En 1958 comenzó un nuevo ciclo cuando se abandonó el uso de la madera en la construcción naval, dedicándose a partir de entonces a buques de casco de acero. Podía haberlo hecho antes, pero estamos en el tiempo en el que la industria naval nacional sufría problemas de escasez de materias primas y frecuentes cortes de energía eléctrica. Esta situación llevó a un grupo de astilleros locales a formar la sociedad Suministros Metalúrgicos Navales, S.A. (SUMNSA),<sup>103</sup> con el objetivo de centralizar las compras y gestiones ante la administración para la obtención de licencias, permisos y otras funciones. En 1957 adquirió Aceros de Galicia, S.A., empresa dedicada a la fabricación de piezas de acero especiales y en ese año Talleres Vulcano construyó un dique flotante con unas dimensiones de 160 m de eslora, 24 m de manga y 11 m de puntal.

A finales de la década RENFE rescindió el contrato que mantenía con Factorías Vulcano y la empresa encontró nuevos socios en el extranjero, mediante la firma de sendos acuerdos con las empresas John Thompson, de Escocia (Reino Unido) y ERK de Alemania, para la fabricación de calderas en los sectores conservero, cervecero, maderero y textil.<sup>104</sup> Se produjo, además, una ampliación de todas las instalaciones de Teis para poder afrontar la construcción de buques de mayor tamaño y la edificación de un nuevo muelle de armamento, lo cual le permitiría construir una media de dos buques anuales y atender otros contratos.

En 1961 el astillero Vulcano tenía una plantilla de 780 trabajadores, de ellos 42 técnicos y 98 administrativos, para atender los encargos de buques pesqueros congeladores y arrastreros por popa para armadores gallegos y del resto del país, seguidores de la estela revolucionaria que imponía la estrella de Pescanova. Los principales clientes de la década fueron las empresas pesqueras José Molares y Motopesqueros de Altura Reunidos (MAR), para la que Factorías Vulcano construyó cuatro buques bacaladeros. En 1966 entregó el arrastrero *Marcelino de Ciriza*, primero que incorporó maquinaria para la elaboración de harina de pescado y en esta etapa consiguió varios contratos para construir remolcadores y calderas acuáticas soldadas para la recién inaugurada fábrica de Citroën en Vigo.<sup>105</sup>

La crisis del petróleo de 1973 y la elevada conflictividad laboral existente en España durante los años de la transición, provocaron un efecto negativo en nuevos pedidos para la construcción naval. Para intentar paliar la situación, el gobierno de Adolfo Suárez promovió la concesión de créditos blandos a los armadores, momento en el que Factorías Vulcano se introdujo a mayor escala en la construcción naval mercante, para lo cual ampliaría la grada y otras instalaciones.

---

<sup>103</sup> Del accionariado de SUMNSA formaban parte los astilleros Freire, Troncoso y Santodomingo. En sus inicios la nueva sociedad estuvo presidida por Luis Iglesias, siendo sustituido poco después por Enrique Lorenzo.

<sup>104</sup> TORRES CARBAJO, Fernando. *Vulcano, la gran obra de Enrique Lorenzo*. En [www.vigoe.es](http://www.vigoe.es), consultado el 22 de mayo de 2017.

<sup>105</sup> Vulcano participó con Citroën en la Promotora Benéfico Popular de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo, en la actualidad integrada en Abanca, dedicada a la promoción de urbanizaciones en el barrio vigués de Coia. Se trataba, en su mayor parte, de viviendas de protección oficial destinadas a los trabajadores de ambas empresas.

El 20 de noviembre de 1981 falleció Enrique Lorenzo Docampo, momento en el que el astillero se encontraba en una situación comprometida, en la que escaseaban los contratos y afectada por una gran conflictividad laboral. La reconversión industrial de 1983 promovida por el gobierno socialista de Felipe González puso a Factorías Vulcano en un serio peligro de cierre, como ocurrió con ASCON, que finalmente cerró sus puertas.

Los herederos de Enrique Lorenzo decidieron entonces vender la empresa y en 1986 la adquirió el ingeniero naval Fernando Santodomingo, que puso en marcha un plan de viabilidad consistente en el saneamiento financiero, con un crédito de mil millones de pesetas y la inclusión de una parte de los excedentes laborales de otras empresas del sector afectadas por la crisis. En 1988, Carlos Molares vendió el 49% de la sociedad al Grupo Pleamar, lo cual tendría efectos beneficiosos, pues el grupo entrante, propietario de otras empresas pesqueras, aumentaría la carga de trabajo de Factorías Vulcano.

Superada la crisis de los años ochenta, la década de los noventa se estrenaría con una carga de trabajo plena y una plantilla de medio millar de empleados. Fernando Santodomingo firmó un contrato con la URSS para la construcción de quince buques factoría, de los que Vulcano construiría ocho y subcontrataría el resto con otros astilleros españoles, para cumplir en plazo con las cláusulas del acuerdo; ello permitiría la adquisición de la sociedad SADECA, con sede en Madrid, a la que se transfirió la fabricación de calderas.

Los últimos años del siglo XX y los primeros del siglo XXI fueron muy prolíficos para el astillero, pues de sus gradas saldrían buques para Alemania, Suecia, Noruega, Holanda, Rusia, Filipinas y Australia, así como para armadores españoles, de modo que se posicionó como el segundo astillero privado de España, después de Barreras. En 2000, superada una breve crisis en el grupo empresarial, Vulcano se desprendió de su filial Santaz CENSA, que fue vendida a Carlos Mouriño, empresario gallego afincado en México.

Los problemas derivados de la quiebra en 2011 de la empresa filial Juliana y la cancelación de dos contratos, obligó a la empresa a presentar concurso de acreedores, situación de la que consiguió salir al año siguiente. En 2015 se adjudicó el contrato para la construcción de una rampa ro-ro en el puerto de Vigo destinada a la operativa de los buques que cubren la denominada autopista del mar entre Vigo, Nantes y Saint Nazaire (Francia). Los problemas de cierre han continuado en el tiempo. Después de un largo paréntesis de negociaciones, en abril de 2017 ha firmado el contrato para la terminación de un ferry para Trasmediterránea, que será entregado en abril de 2018.

A lo largo de su existencia el astillero ha construido algo más de medio millar de buques, en su mayoría pesqueros, aunque en su palmarés también figuran mercantes, como los buques *Litri*, en febrero de 1956, para Enrique Lorenzo; *María Mercedes*, en mayo del citado año, para Naviera Miarnau-Salvat; *Brens*, en 1957, para los hermanos Castro Rial y *Ser*, en diciembre de 1961, para Rocafort Martínez. Proyectados por el ingeniero naval Domingo Álvarez-Arenas Caramelo son los rolones *Volcán de Timanfaya*, en diciembre de 1974; y *Volcán de Tisalaya*, en marzo de 1975. A la firma TECNOR corresponden los buques *Volcán de Tamia*, en mayo de 1983 y *Volcán de Tinache*, en octubre del citado año, todos ellos para el armador canario Antonio Armas Fernández; y otros dos para el Grupo Suardiáz llamados *Rivainfanzón*, en septiembre de 1975 y *Antonio Suardiáz*, en febrero de 1976.

Un contrato con Mar Petrol permitió la construcción de los buques quimiqueros *Leticia* y *Eloísa*, entregados en abril y octubre de 1978, que fueron los primeros de su clase en la Marina mercante española. Marítima del Norte contrató los buques *Sierra Guadarrama* y *Sierra Guadalupe*, entregados en noviembre de 1978 y febrero de 1979; Naviera del Odiel, el buque portacontenedores *Desafío*, en abril de 1979, con la superestructura situada a proa y para Equimar Marítima los buques

portacontenedores *Nura del Mar*, en 1977 y *Lucía del Mar*, en 1978, que fueron entonces los mayores de su clase construidos en España.

Para Telde, una de las sociedades del conglomerado Contenemar, construyó los buques tipo ro-lo *Gloria del Mar*, entregado en diciembre de 1980 y *Gala del Mar*, en noviembre de 1982. Interroll, una de las empresas navieras de Fernando Fernández Tapias, contrató cuatro buques rolones: *Roll-Al*, en julio de 1980; *Rollman*, en julio de 1980; *Roll Vigo*, en diciembre de 1981 y *Roll Galicia*, en mayo de 1982. Otros buques de la década de los ochenta fueron los cocheros *Imola*, en agosto de 1981 y *Silverstone*, en septiembre de 1983, para Navicar; los buques multipropósito *Altamira*, en diciembre de 1984 y *Peñalara*, en octubre de 1985, para Naviera de Occidente; y el cementero *Formentor*, en julio de 1991, para Cemenland.

#### 11.4.8 ASTILLEROS ARMADA

El astillero remonta su origen a 1924, cuando fue fundado por Ángel Armada Armada, dedicado desde entonces a la construcción naval y reparaciones de buques pesqueros en cascos de madera. Entre ellos figuran los buques *Felisa Rodal* y *Rodal Barreiro*, pareja entregada en 1935 y 1936, de propulsión diésel, que actuó durante la guerra civil como minadores al servicio de la Marina de la República con base en Ribadeo y adscritos al buque nodriza *Alejandro*.

En 1944 construyó el buque de pasaje *Morrazo*, encargado por Vapores de Pasaje y Turismo, dedicado a viajes regulares y turísticos por la ría de Vigo, seguido del buque *Ciudad de Vigo*, en 1946; destaca, asimismo, el buque *Lixeiriño*, en 1962, primera embarcación de recreo que salió del astillero; la auxiliar de mejillonera *Eva*, en 1988, primer buque de casco de acero y el velero de la clase Wor 60 *Galicia 93-Pescanova*, en 1993, representante del equipo español de la Vuelta al Mundo.

Aunque el grueso de su producción está referido a varios tipos de pesqueros (arrastreros, palangreros y cerqueros), también ha realizado transformaciones y alargamientos de cascos, mientras que las reparaciones navales abarcan todo tipo de buques que permite atracar en sus instalaciones,<sup>106</sup> que ocupan una superficie de 12.000 m<sup>2</sup> y dispone de seis días de varada para buques de hasta 1.000 TRB y 70 m de manga.

#### 11.4.9 CONSTRUCCIONES NAVALES YARZA

Los hermanos Yarza Ormazábal, de origen vasco, fundaron en 1952 Construcciones Navales Yarza, sociedad que comenzó su actividad en una parcela de 50.000 metros cuadrados situada en Ríos-Teis y en su momento cumbre llegó a tener una plantilla de 1.200 trabajadores. En la composición del accionariado, Joaquín Yarza (1881-1972), maquinista naval, tenía el 35% de las acciones, igual porcentaje la empresa de maquinaria eléctrica Indar y los hermanos Tomás y Román Yarza, así como Luis Iglesias, un diez por ciento cada uno.<sup>107</sup> En 1967, con la entrega del pesquero *Pelayo*, ya había construido ocho buques.

Construcciones Navales Yarza aprovechó la fuerte demanda de buques pesqueros de las empresas con base en Vigo y en otros puertos españoles y además de la construcción y reparación naval, fabricó los quemadores y bombas de trasiego de combustible de la marca Yarigle –acrónimo de ambos apellidos– y otros productos industriales para el sector naval y terrestre. En 1963 la empresa se convirtió en sociedad anónima y entró en un periodo de dificultades financieras y en 1966 se fusionó con ASCON,

<sup>106</sup> Dispone de una parcela de 12.000 m<sup>2</sup> situada en Bouzas, con seis vías de varadero para buques de 70 m de eslora, 12,50 m de manga y mil toneladas de registro bruto.

<sup>107</sup> GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo. “Los Yarza, volcados en mejorar la industria”. *La Voz de Galicia*, 1 de noviembre de 2012.

momento en el que los hermanos Yarza Ormazábal se apartaron del negocio, aunque los hermanos menores continuaron con una fundición de acero en Puxeiros.

#### 11.4.10 ASCON

Astilleros Construcciones, S.A. (ASCON) tiene su origen en la empresa Construcciones S.L.<sup>108</sup>, fundada en 1928, que construyó un pequeño astillero en Meira para la reparación de su propia flota dedicada a la extracción de piedra y también poseía un polvorín. A comienzos de la década de los años cuarenta fue ampliando sus instalaciones mediante concesiones del Ministerio de Obras Públicas, de modo que en 1958 ya había construido quince buques pesqueros en dos series, una de 29 m y otra de 40 m de eslora y varios barcos de cabotaje, caso de los buques *Soro*, en mayo de 1948; *Tirán*, en mayo de 1956 y *Meira*, en octubre de 1958, ambos para Joaquín Dávila, todavía con propulsión de máquina de vapor.

En 1957 la empresa pasó a llamarse Astilleros Construcciones, S.A. y comenzó la etapa más brillante de su historia, que habría de prolongarse hasta 1977, etapa en la que la factoría estuvo dirigida en su primera etapa por Alejandro Barreras Barret.<sup>109</sup> En una etapa en la que los armadores gallegos necesitaban renovar sus flotas con buques más grandes y capaces de faenar en los caladeros del sur, la sociedad Pescanova, fundada el 23 de junio de 1960 y liderada por José Fernández López, encargó el primer pesquero congelador del mundo que se llamó *Lemos*<sup>110</sup> y fue entregado el 31 de julio de 1961.

Estaban proyectados para las pesquerías en aguas de Argentina, Uruguay, Brasil y África y le seguirían los buques *Andrade*, *Pambr*, *Doncos* y *Soutomaioir* y *Sabroso*, de 1.500 toneladas, todos ellos construidos por encargo de Pescanova. En mayo y septiembre de 1963 se procedió a la entrega de los buques *Villalba* y *Vimianzo*, que fueron los primeros pesqueros congeladores de arrastre por popa de la flota española. En abril de 1964 entregó el buque *Juan Nespral*, para Naviera del Nalón y para Naviera del Odiel construyó los buques convencionales *La Laja* y *La Rábida*, entregados en noviembre de 1964 y en junio de 1966.

La producción de ASCON en buques pesqueros fue realmente excepcional y para asegurar su capacidad industrial, en 1966 adquirió el varadero de Construcciones Navales Yarza, en Ríos y tomó forma el primer catamarán de pasaje construido en España, que recibió el nombre de *Islas Cíes*. La factoría de Meira ocupaba entonces una superficie de 56.000 metros cuadrados y otros 50.000 metros cuadrados la situada en Ríos.

El ritmo de producción alcanzó tal nivel que en el caso de los buques pequeños tardaba nueve días desde la puesta de quilla hasta la botadura y en los de mayor porte dos meses en grada, de modo que las dos gradas estaban siempre ocupadas, con un límite de 10.000 TRB, lo que llevó a la construcción de una segunda factoría en Ríos, en la que tomaron forma buques mercantes, entre ellos los rolones del tipo *Beni*.

---

<sup>108</sup> Época en la que estuvo dirigido por Santos Eraso, aunque no fue hasta finales de los años treinta cuando amplió sus instalaciones y comenzó la construcción naval, en el astillero popularmente conocido como *O Latón*.

<sup>109</sup> Después de una década de trabajo en Hijos de J. Barreras y la fundación de la sociedad Técnica Naval Comercial (TECNACO), en 1960 la familia Dávila contrató a Alejandro Barreras Barret (1923-2007) y Guillermo Gefaell Gorostegui (1922-1993) para la ampliación y modernización de un astillero de corte moderno a partir de un varadero preexistente, lo que dio origen a ASCON. Ambos dejaron el astillero tras su venta en 1977 y fundaron las sociedades Eurocisa e Hispaconsult, dedicadas a consultoría naval.

<sup>110</sup> De 523 TRB, medía 52 m de eslora y tenía un motor de 950 CV, una autonomía de dos meses, capacidad para congelar 20 toneladas diarias de pescado y 34 tripulantes. Fue construido en siete meses y costó 30,4 millones de pesetas. Desde la puesta de quilla hasta la entrega habían transcurrido apenas siete meses. Tenía una autonomía de dos meses y una capacidad para congelar 20 toneladas diarias. El precio final del buque ascendió a 30,4 millones de pesetas y el 8 de septiembre de 1961 se hizo a la mar en su primera marea. Fue el primer contrato de Pescanova, que se convertiría en un cliente importante.



Mención especial merece el contrato suscrito con Cuba para la construcción de 26 buques arrastreros congeladores correspondientes a los proyectos TACSA 95 TF y TACSA 95 TFA<sup>111</sup>, desarrollados por la firma de ingeniería naval española Tecnaco. El contrato inicial consistía en 21 buques, de los cuales 16 serían construidos en ASCON y cinco en Barreras, pero finalmente el contrato fue ampliado al número referido, de los que siete fueron construidos en Barreras y los demás en ASCON.

Se trataba de unos buques destacados, de 3.200 toneladas de peso muerto, dotados de parque de pesca y otros equipos muy avanzados para la época, que situaron a Flota Cubana de Pesca en una posición mundial envidiable. En la tabla 11.2 detallamos la relación de los 26 buques construidos, que llevaban un centenar de tripulantes y los dos únicos supervivientes han sido reconvertidos en buques militares.<sup>112</sup> La experiencia de Flota Cubana con los buques *Golfo de Tonkin*, *Golfo de México*, *Mar Océano* y *Mar Caribe*, fue determinante para la resolución del contrato millonario.<sup>113</sup>

ASCON figura entre los primeros astilleros españoles que construyeron buques del sistema roll-on roll-off para carga rodada, conocidos como rolones, entre los que figuran los buques *Cometa*, en noviembre de 1971, para Marítima del Norte; *Arcade* y *Ardán*, en diciembre de 1971 y marzo de 1972, para el armador Joaquín Dávila; la serie tipo *Benifasar*, de la que fueron construidas siete unidades, tres para NEASA llamados *Benijófar*, en julio de 1977; *Benifasar*, en enero de 1978; y *Benirredra*, en marzo de 1978; y cuatro para Naviera Cru, entregados en 1980, con mucho retraso sobre las previsiones iniciales y llamados *Guadalaviar*, en enero; *Guadalén*, en marzo; *Guadalhorce*, en mayo y *Guadalmedina*, en septiembre del citado año. Este tipo había estado precedido por el buque *Kerisnel*, entregado en noviembre de 1972.

Para el armador Dávila figuran, asimismo, los buques *Isla del Mediterráneo* e *Isla del Atlántico*, en enero y abril de 1970; *Rolón Oro* y *Rolón Plata*, en julio y diciembre de 1970, para TRAFUME; *Borna* y *Barrosa*, en septiembre y noviembre de 1973; *Fernanda*, en 1973, para Magín Ferrer Trave; los rolones *Tenes* y *Dellys*, en 1974, para la compañía argelina SNTM/CNAM; y los cocheros *Cabañal*, en junio de 1976 y *Cobres*, en febrero de 1977, con capacidad para 540 coches cada uno.

Destacan los seis buques multipropósito serie “viento” construidos por encargo de Naviera Transoceánica: *Mistral*, en enero de 1978; *Siroco*, en marzo de 1979; *Alisio* y *Cierzo*, en agosto de 1979; *Monzón*, en octubre de 1979; y *Levante*, en diciembre de 1979. Compañía Madrileña de Navegación construyó los buques *El Quinto* y *El Sexto*, que fueron entregados en febrero de 1981 y también en febrero y septiembre del citado año lo fueron los buques cementeros *Berria* y *Galizano*, de la misma serie de los cuatro construidos en Astilleros del Atlántico.

En 1970 ASCON tenía una plantilla de 781 operarios y en 1978 llegó a 1.889.<sup>114</sup> Sin embargo, el momento estelar se aproximaba a su fin. En 1977, después del fallecimiento del principal accionista Pillán Fernández Dávila, el grupo cántabro Pérez-Maura compró el astillero, a cuyo frente se situó el ingeniero argentino Roberto Slinin, que aplicó una drástica reducción de plantilla. Pronto surgieron tensiones con los trabajadores, lo que provocó una huelga de ocho meses de duración y la sucesión de

<sup>111</sup> *Ingeniería Naval*, mayo de 1975.

<sup>112</sup> Los buques *Río Damuji* y *Río Jatibónico* han sido transformados en patrulleros oceánicos de la Marina de Guerra de Cuba, equipados con armamento convencional y lanzadores de misiles de procedencia ex soviética.

<sup>113</sup> El proyecto estaba plenamente consolidado tras la puesta en servicio entre 1968 y 1969 de los buques *Miño*, *Sil*, *Gondomar* y *Gelmírez*, contratados por Pescanova y los buques *Aracena* y *Arcos*, encargados por Pesquerías del Atlántico Sur, con sede en Cádiz.

<sup>114</sup> CANCELAS FRANCO, Xesús. “ASCON, un estaleiro avanzado”. *La Voz de Galicia*, 28 de septiembre de 2015.

numerosas acciones de protesta. ASCON reanudó su actividad sumergida en una regulación de empleo, hasta que en marzo de 1984 el gobierno del PSOE decretó el cierre definitivo.<sup>115</sup>

Tabla 11.2 Buques serie Río Damuji construidos para Flota Cubana de Pesca (1975-1979)

Buque	Año	Astillero	Nº
<i>Río Damuji</i>	1975-4	ASCON Meira	136
<i>Río Jobabo</i>	1975-7	ASCON Ríos	239
<i>Río Almendares</i>	1975-8	ASCON Meira	138
<i>Río Agabama</i>	1975-9	ASCON Meira	137
<i>Río Arimao</i>	1975-11	ASCON Meira	139
<i>Río Las Casas</i>	1976-1	ASCON Ríos	240
<i>Río Canimar</i>	1976-2	ASCON Meira	140
<i>Río Cauto</i>	1976-2	Barreras	1.434
<i>Río Mayabeque</i>	1976-6	ASCON Ríos	241
<i>Río Contramaestre</i>	1976-6	ASCON Meira	141
<i>Río Caonao</i>	1976-8	ASCON Meira	142
<i>Río Sagua</i>	1976-8	Barreras	1.435
<i>Río Moa</i>	1976-11	ASCON Ríos	242
<i>Río Cuyaguaje</i>	1976-12	ASCON Meira	143
<i>Río Hanabana</i>	1977-3	ASCON Meira	144
<i>Río Salado</i>	1977-4	Barreras	1.436
<i>Río Najasa</i>	1977-6	ASCON Ríos	243
<i>Río Jibacoa</i>	1977-7	ASCON Meira	146
<i>Río Toa</i>	1977-8	Barreras	1.437
<i>Río Zaza</i>	1977-8	Barreras	1.438
<i>Río Jatibónico</i>	1977-12	ASCON Meira	145
<i>Río Los Palacios</i>	1978	ASCON Meira	147
<i>Río Mayarí</i>	1978	Barreras	1.439
<i>Río Yateras</i>	1978	Barreras	1.440
<i>Río La Palma</i>	1979	ASCON Meira	148
<i>Río Bayamo</i>	1979	ASCON Meira	244

Fuente: elaboración propia a partir del *Lloyd's Register of Shipping* (1980)

Los últimos buques construidos en ASCON fueron sendos encargos de Naviera Asón y Euromar, sociedades vinculadas a la propiedad del astillero y se trataba de cuatro portacontenedores fruteros, llamados *Lucía de Pérez* y *Berta de Pérez*, los dos primeros y *Santiago* y *San Huberto*, los dos siguientes; ambos fueron botados sin festejo alguno debido a las tensas relaciones laborales existentes entonces.<sup>116</sup> En febrero de 1982 fue entregado el buque *Berta de Pérez*, resueltas las anomalías detectadas por los armadores y fletado a la compañía islandesa Hafskip Line, razón por la cual salió a navegar con el nombre de *Ranga*.<sup>117</sup> Su gemelo *Lucía de Pérez* fue entregado en marzo siguiente en sustitución del anterior y por lo que se refiere a los buques de Euromar, no llegó a producirse su entrega debido a los enfrentamientos judiciales entre astillero y naviera; de suerte que prevista la entrega del

<sup>115</sup> Para más detalle, véase *El País*, 31 de mayo de 1984. El reportaje de María José Porteiro se titula “Astilleros y Construcciones, historia de una frustración”.

<sup>116</sup> Para más detalle sobre las vicisitudes sufridas por estos buques durante su construcción y dilaciones en las respectivas entregas, véase: ÁLVAREZ BLANCO, Ricardo (2001). Los barcos de Pérez y Cía. pp. 140-143, 161-165 y 273-275, Edición del autor, Santander.

<sup>117</sup> Fue un barco con muy mala suerte, pues se perdió en su primer viaje en marzo siguiente.

buque *Santiago* en julio de 1982, y con su tripulación a bordo, ésta no llegó a producirse debido a la ruptura del contrato en medio de una gran tensión. De modo que, ejecutadas las hipotecas en curso, ambos pasaron a manos del BCI y la Sociedad de Gestión de Buques, que se ocupó de la exportación conjunta en enero de 1988 a Lexmar, después de algo más de cinco años de amarre.

Después de la reconversión industrial, en 1986 el empresario Manuel Rodríguez fundó la sociedad Polyships e instaló su grupo empresarial en las instalaciones de ASCON en Meira. En 1992 se produjo la fusión con la sociedad Abada, lo que dio origen a Rodman Polyships; en 2000, ante la demanda de nuevos buques, se constituyó la sociedad MetalShips & Docks y desde entonces ocupa las instalaciones de la antigua factoría de ASCON en Ríos.

#### 11.4.11 ASTILLEROS SICAR

Este astillero estuvo situado en Cee (A Coruña) fue una iniciativa de los hermanos Perfecto y Marcelo Castro Rial, comerciantes, industriales y armadores. De su grada salieron varios buques para la actividad comercial de sus promotores: *Brens*, en 1949, *Sicar*, en 1954 y *Fenlla*, en 1956, todos en cascos de madera; *Fornelo*, en 1960 y *Perfecto*, en 1962, en casco de acero.

Naviera Sicar, propiedad de la familia Castro Rial, tuvo una flota de buques con un diseño muy característico, de una sola cubierta y puente bajo, al estilo de los barcos fluviales de los grandes ríos europeos, seis de los cuales recibieron nombres de playas gallegas. Es el caso de los buques *Perfecto*, en 1962; *Manuela Rial*, en 1967; *Playa de Gures*, en marzo de 1969; *Playa de Quenje*, en marzo de 1972; *Playa de Cee*, en marzo de 1974; *Playa del Pindo*, en marzo de 1977; *Playa de Finisterre* (1º), en 1980; y *Playa de Finisterre*, en 1994, siendo éste el último construido en la citada factoría.

Otros mercantes construidos en este astillero fueron los buques *Illa de Ons* e *Illa de Tambo*, en agosto y noviembre de 1981, para Naviera Tambo. A partir de entonces fue decreciendo la demanda de reparaciones navales y se extinguió la posibilidad de nuevos contratos de construcción naval, por lo que cesó en su actividad y desde entonces las instalaciones permanecieron abandonadas y los terrenos ociosos hasta su desmantelamiento en mayo de 2006.<sup>118</sup>

#### 11.4.12 JOSÉ VALIÑA LAVANDEIRA

Este astillero, situado en A Coruña, es de propiedad familiar y ha tenido cierto protagonismo en la construcción naval, que comparte con las reparaciones de pesqueros y buques auxiliares de la zona, principalmente. En activo desde 1951, en construcción naval destacan la barcaza *Ebalu*, en 1980; el transbordador *Ayamonte*, en 1981; las dragas *Monte Aloya*, en 1980 e *Iria Flavia*, en 1982; los buques *Fisterra* y *Barbanza*, en abril de 1983 y enero de 1984; cuatro buques para el suministro de combustible (bunkering) en rada y puerto llamados *Spabunker Uno*, en 1983; *Spabunker Dos*, en 1984, *Harbour Service One*, en 1986 y *Monte Anaga*, en 2010.

#### 11.4.13 FACTORÍA NAVAL DE MARÍN

El industrial y armador Ceferino Nogueira fue el promotor de la Factoría Naval de Marín, situada en la localidad de su nombre, Pontevedra. Al igual que los otros astilleros existentes en la zona combinó la construcción naval y las reparaciones, realizando algunas obras de importancia, como la rehabilitación del buque *Dae Sung nº 11*, ex *Playa del Médano*, después de varios años de abandono en el puerto de Vigo, tras la quiebra de Naviera de Canarias (NAVICASA).

<sup>118</sup> *La Voz de Galicia*, 25 de mayo de 2006.

Además de la construcción de pesqueros, figuran también algunos mercantes, caso de los buques multipropósito *Xiabre* y *Lobeira*, entregados en junio y agosto de 1984, para Naviera Prego. Aunque excede el marco temporal de nuestra tesis, es preciso hacer mención al megayate *Sea Cloud Hussar*, encargado por la compañía alemana Hansa, sociedad propietaria de Sea Cloud Cruises.

Contratado en 2008 sobre un proyecto del ingeniero naval Íñigo Echenique e iniciada su construcción en 2010, se vio paralizada por la crisis financiera del astillero y permaneció en grada casi cinco años, hasta que, tras un acuerdo entre las partes implicadas, el 18 de mayo de 2015 se procedió a su botadura para su posterior traslado a las instalaciones de Rodman, en Meira, donde antes estuvo ASCON, pendiente de una decisión final.

#### 11.4.14 OTROS ASTILLEROS GALLEGOS

La importancia de los carpinteros de ribera y su dedicación tanto a la construcción naval de buques pesqueros como de cabotaje, es un tema que merece por sí solo el proyecto de una tesis. El profesor José M. de Juan García-Aguado ha realizado una interesante aproximación, en la que incide especialmente en los sistemas y métodos de trabajo, y en su intento loable por tratar de hilvanar un hilo conductor fiable, acude a las fuentes orales, a pesar del riesgo que conlleva en cuanto a la imprecisión de fechas y otros detalles.

Citaremos en esta oportunidad a algunos astilleros de carácter familiar y artesanal cuya contribución, sin embargo, fue notoria en cuanto a la existencia de una flota pesquera de bajura y cabotaje, que es el aporte principal que nos interesa en esta ocasión. En la década de los años treinta, el industrial Jerónimo Vila Cobas levantó un varadero en Mugarbos, en el que tomaron forma los buques *María Perfecta*, en 1948; *María Vila*, en 1952; *Jesús Pérez*, en 1959, así como algunas lanchas de pasaje que hacían la línea Mugarbos-Ferrol. Del taller de los hermanos Bedoya Picos salieron los buques *Marisuca*; *Sanjurjo Mollón*, en 1953; *Breamo*, en 1954; *Ciudad de Sada* y *Nigrofe*, en 1956; *Mandeo*, en 1958; *Mourón*, en 1959 y *Miranda*, en 1964.<sup>119</sup>

Hacia 1940 el industrial Francisco Montes López fundó Astilleros Montes Ferria, situado en Freixo, próximo a las instalaciones de Astilleros Varaderos Lago Abeijón. De su grada, además de pesqueros, salieron los buques de cabotaje *Manuel Barcia*, en 1948; *Carmelina*, en 1952; *Freixo* y *Gosende*, en 1953; *Carmen Barcia*, en 1954; *Iruña*, en 1958; *Irma Cambeiro*, en 1959 y *Menemar*, en 1960.<sup>120</sup> Carpinteros de ribera afamados construyeron el bergantín-goleta *Porto do Son* en la localidad del mismo nombre, botado en 1917 y ha sido el mayor que ha tomado forma en la zona<sup>121</sup>; del taller de Manuel Placeres en Aguiño salieron los buques de cabotaje *Santa Filomena*, en junio de 1947 y *Bella Otero*, en 1961.

Astilleros Joaquín Castro, situado junto a la desembocadura del río Miño, en A Guarda, construyó el buque *Celso Candeira*, de cuatro palos y 700 toneladas de carga, en 1920: aunque los mayores fueron los buques *Bernabé*, en octubre de 1953; *Peña Corada*, en octubre de 1959; *Ignacio de Chacártegui*, en 1960 e *Iciar de Chacártegui*, en septiembre de 1962, así como varias reproducciones de las carabelas del V Centenario del Descubrimiento de América.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> DE JUAN GARCÍA-AGUADO, José M. (2001). *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*, p. 133, Universidade da Coruña.

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 149.

<sup>121</sup> En la construcción de este buque, de 564 TRB y 48 m de eslora, participaron los carpinteros de ribera José Tomé Avilés, Eladio Santos y Eduardo Abal.

<sup>122</sup> DE JUAN GARCÍA-AGUADO (2001), *ibidem*, p. 188.

Otros buques de cabotaje construidos en astilleros de carpinteros de ribera de Galicia, mayores de 100 TRB, quedan recogidos en la siguiente tabla:

Tabla 11.3 Buques de cabotaje mayores de 100 TRB construidos en astilleros de ribera de Galicia (1915-1965)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Astillero</b>	<b>Localidad</b>
<i>Joaquín Vieta</i>	1915		Noya
<i>Eduardo Domínguez</i>	1917	G. Díaz Blanco	San Ciprián
<i>Maniños</i>	1918	Maniños	Ferrol
<i>Puerto de San Carlos</i>	1918	Manuel Tedín	Miño
<i>Mugardos n° 2</i>	1918		Perlío
<i>Muros 2°</i>	1918	J. Lago Caamaño	Muros
<i>Nieves</i>	1918	M. Domínguez Lestón	Outes
<i>Puente del Puerto</i>	1918		Camariñas
<i>Severina</i>	1918		Marín
<i>Saturnina</i>	1918		Arcade
<i>Asunción de las Peñas</i>	1918	José Vázquez	Esteiro
<i>Barquero</i>	1918	M. Díaz Villamil	Barquero
<i>Juan Miguel</i>	1918		Arcade
<i>Muros 3°</i>	1919	J. Lago Caamaño	Muros
<i>Leonor</i>	1919-6	Ubaldo Barcón	
<i>Ártabro</i>	1919	Jacobo Aguilar	Ferrol
<i>Suárez</i>	1919		Noya
<i>Compostelano</i>	1920	J. Malvarez	Muros
<i>Espiñeira Mondoñedo</i>	1921	R. López	Espiñeira
<i>Galicia</i>	1921	F. Cerzón	Noya
<i>Murandarri</i>	1923		Telleira
<i>Adela López</i>	1929	J. Tedín	Telleira
<i>Aturuxo</i>	1931		Vigo
<i>Barcia</i>	1935	M. Romero	Noya
<i>Serrucho</i>	1940	M. Romero	Noya
<i>Berta</i>	1942	María Barreiro	Noya
<i>Río Allones</i>	1942	Manuel Leis	Telleira
<i>Río Sar</i>	1942	Astilleros Tedín	Corme
<i>Golfo de Vizcaya</i>	1943	J. Rodríguez	Noya
<i>Duncan</i>	1943	Luis Iglesias	Vigo
<i>Delfina Barcia</i>	1943		Noya
<i>Cavadelo</i>	1943	Industrias Navales	Vilagarcía
<i>Río Negro</i>	1944	Manuel Leis	Noya
<i>Rúa</i>	1944	Domingo D. Filgueira	Noya
<i>Atán</i>	1944	Francisco Cerdán	Outes
<i>Chanteiro</i>	1944		Ferrol
<i>Anduriña</i>	1944	J.R. Curbera	Vigo
<i>Valentina Barcia</i>	1948	Domingo D. Filgueira	Noya
<i>Manuel Barcia</i>	1948	F. Montes Ferria	Noya
<i>Alfonso Calviño</i>	1948-9	José Medio	A Coruña
<i>Sirius</i>	1949	Juan Tedín	Telleira
<i>María Vila</i>	1951	Astilleros Vila	Mugardos

<i>Engracia Tie</i>	1952	Daniel Senande	Corme
<i>Mercedes Concha</i>	1953	Manuel Domínguez	Noya
<i>Pepito Luis</i>	1953	José Medín	Betanzos
<i>Valle de Oro</i>	1954	Nicolás Fra	San Ciprián
<i>Pilaruca</i>	1955	M. Suárez	Rianjo
<i>Lucita</i>	1955	Domingo González	Noya
<i>Puenteceso</i>	1957	Juan Tedín	Cabana
<i>Tona Paz</i>	1957	Gumersindo Paz	Ferrol
<i>Begedoni</i>	1958	Daniel Senande	Corme
<i>Mandeo</i>	1958	C. Bedoya	Puentedeume
<i>Marineda</i>	1959	Juan M. Tedín	Telleira
<i>Maruxa Paz</i>	1959	Gumersindo Paz	Ferrol
<i>Monte Medela</i>	1959	Astilleros Roque	San Ciprián
<i>Espiñeiro</i>	1960	José Gosende	Espiñeiro
<i>Río Duero</i>	1960	Astilleros Ríos	San Ciprián
<i>Elena Mayo</i>	1962-4	Manuel Leis	Noya
<i>Codesal</i>	1964	Joaquín Castro	A Guardia
<i>Río Jalón</i>	1964	Daniel Senande	Cabana
<i>María Fátima</i>	1964	Tomás Vilariño	Noya
<i>Estrellita</i>	1965	Juan M. Tedín	Corme

Fuente: elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1967) y la página web barcos de Corme ([www.jrvarela.net](http://www.jrvarela.net)), consultada el 24 de julio de 2017

## 11.5 ASTILLEROS DE HUELVA

En 1948 la empresa familiar Talleres Gómez, ocupada en reparaciones navales de la flota pesquera onubense, comenzó un proceso de absorción de otros talleres próximos que desembocaría a comienzos de la década de los setenta en la creación del astillero más importante de la provincia de Huelva. Durante algo más de tres décadas fue un referente en la industria nacional y mantuvo un destacado protagonismo en la construcción de buques pesqueros y mercantes para armadores españoles y algunos contratos de interés para el extranjero.

La idea de construir un astillero moderno en Huelva se remonta a 1958, cuando Francisco Díaz Martínez, propietario de Astilleros Gondán, presentó el primer proyecto ante la Junta de Obras del Puerto situado en el interior de la ría de Huelva, que no encontró apoyo oficial ni de otros sectores de la sociedad onubense, que consideraba suficiente para atender las necesidades de la flota pesquera local la existencia de dos carros de varadero situados en la isla de Bacuta. Un segundo proyecto situado en la zona sur también fue rechazado, por lo que hubo que esperar hasta comienzos de 1965, en que se abrió la puerta tras la promulgación de Ley de Protección y Promoción de la Industria Pesquera, que contempló la posibilidad de que pudiera instalarse una industria de este tipo en la zona norte de la ría, favorecido además por las directrices del denominado Polo de Promoción Industrial.<sup>123</sup>

En enero de 1965 fue constituida la sociedad Varaderos del Río Odiel y en diciembre de ese mismo año disponía de dos carros de varada, con capacidad para pesqueros de 35 m de eslora. Rafael Gómez Naranjo, socio mayoritario de la industria naval onubense entonces denominada Talleres y Varaderos (TAVASA), constituida en julio del citado año y que había absorbido a otros dos talleres mecánicos

<sup>123</sup> Entrevista a Antonio Moreda Novo, presidente de Astilleros de Huelva: “Tuvimos que clavar muchos palos de eucaliptos para hacer los astilleros”. Huelvainformacion.es, 16 de noviembre de 2008.

llamados Talleres R. Conde y Talleres Santos, alcanzó un acuerdo en 1971 con la sociedad Varaderos del Río Odiel, presidida por Francisco Díaz Martínez, fundador y copropietario de Astilleros Gondán<sup>124</sup>, Antonio Moreda Novo y Juan Santos Palacio, nació Astilleros de Huelva, S.A.<sup>125</sup> En su momento cumbre llegó a tener una plantilla de 1.200 trabajadores.

La posterior adquisición de la licencia de construcción naval de Astilleros Neptuno, con sede en Valencia, abrió un nuevo escenario orientado hacia el sector pesquero, de modo que en la década de los años setenta permitió la construcción de dos centenares de buques congeladores, destinados en su mayor parte a las empresas establecidas en Huelva. En 1975 el astillero botó 18 buques, de los cuales solo uno era mercante y los demás pesqueros; en ese mismo año entregó nada menos que 24 buques, todos pesqueros<sup>126</sup> y a finales de la década, el astillero onubense disponía tres gradas de construcción para buques de hasta 1.500 TRB, cinco varaderos de reparaciones y 350 m de muelles de armamento.

Destaca, asimismo, su incursión en la construcción naval mercante, etapa en la que tomaron forma buques frigoríficos, portacontenedores y dos ferries en origen tipo “double end”, contratados por ISNASA. Es de destacar, asimismo, que algunos buques pesqueros o mercantes construidos en Astilleros Gondán y Astilleros Neptuno, fueron terminados en las instalaciones de Astilleros de Huelva y allí se realizaron las pruebas de mar previas a la entrega oficial a sus armadores. De los 23 buques que el astillero onubense entregó en 1975, los cascos de todos ellos fueron construidos en las instalaciones del citado astillero valenciano.<sup>127</sup>

Entre los buques mercantes construidos en el último tercio de la década de los setenta citaremos los siguientes: *Aboño*, en marzo de 1976, para Compañía Gijonesa de Navegación; *Veriña*, en noviembre del citado año, para el armador Andrés Ruiz de Velasco; *Enebro*, en diciembre de 1977 y *Jaral y Romeral*, en mayo de 1978, para MACOESA; y *Elvira Oria*, en noviembre de 1979, para Compañía Gijonesa de Navegación.

En la década de los ochenta figuran cuatro buques para Compañía Madrileña de Navegación: *El Primero*, en enero de 1981; *El Cuarto*, en mayo de 1982; *El Segundo* y *El Tercero*, en diciembre de 1982. Dos buques portacontenedores para SBC Container Lines llamados *Hilde del Mar*, en febrero de 1981 y *María Dolores del Mar*, en agosto de 1983, para SBC Container Lines; *Lago Victoria*, en mayo de 1982, para Naviera Lagos, preparado para el tráfico frutero de Canarias; *G. Ferrer y Mallorca*, en febrero y julio de 1983, para Balear de Navegación; y los ferries *Manuel Azaña*, en julio de 1995, para Isnasa; y *Ciudad de Málaga*, en julio de 1998, para Trasmediterránea. Este buque estaba a flote e inacabado desde diciembre de 1995, fecha en la que se realizó su botadura con el nombre de *Julián Besteiro*. Entre las últimas construcciones figuran los buques multipropósito *Aukse*, en 1997 y *Daina*, en 1998, con sus cascos construidos en el astillero Baltija, Klaipeda (Lituania); y *Lehola*, en 1997 y *Lembitu*, en 1998, dos rolones de proyecto nórdico para un armador de Finlandia.

A finales de la década de los años setenta y comienzos de la siguiente, con la construcción naval seriamente afectada por la reconversión sectorial, Astilleros de Huelva conoció una etapa de incertidumbre y frecuentes movilizaciones sindicales; una ayuda de 300 millones de pesetas del Ministerio de Trabajo, sirvió para reflotar en lo posible la industria naval provincial, lo cual permitió abrir nuevas oportunidades, aunque la realidad es tozuda y las siguientes reconversiones frustraron el

<sup>124</sup> PLATERO, María José (2016). *Astilleros Gondán. Historia de una tradición familiar*, p. 61, Astilleros Gondán, Asturias.

<sup>125</sup> POLO, Juanjo. “El final de 60 años de historia” (en [www.andaluciainformacion.es](http://www.andaluciainformacion.es), publicado el 3 de mayo de 2010 y consultado el 6 de agosto de 2016).

<sup>126</sup> *Ingeniería Naval*, p. 73, febrero de 1976.

<sup>127</sup> *Ingeniería Naval*, publicidad Astilleros de Huelva, agosto de 1976.

empeño y comenzó el declive –se perdieron más de un millar de empleos– en una situación paralela a la que acontecía en el resto del país.

La adquisición, en 2006, de Astilleros de Huelva por Astilleros de Sevilla supondría otro hito importante en su historia reciente. La penetración en el mercado de buques de mayor tamaño hacía insuficientes las instalaciones existentes, por lo que se aprovechó la oportunidad que permitía la liquidación de la factoría sevillana para ampliar la onubense y dotarla de mejores medios. Sin embargo, la solución se demostró ineficaz y la factoría conoció un nuevo episodio conflictivo.

## 11.6 CRINAVIS

Cuando CRINAVIS presentó suspensión de pagos en septiembre de 1978<sup>128</sup>, había realizado inversiones en el nonato astillero de San Roque (Cádiz) por importe de algo más de seis mil millones de pesetas. El proyecto consistía en una factoría especializada en el sector del gas natural licuado, tanto de buques como de plataformas destinadas al almacenamiento y transporte y otros artefactos de esta especialidad.

Sistemas Navales Criogénicos (CRINAVIS) estaba considerada una de las inversiones tecnológicas más avanzadas que había acometido hasta entonces la industria española. En su última etapa había concentrado sus esfuerzos en conseguir la financiación oficial para un contrato de gran envergadura con Irán para la construcción de una planta de licuefacción de gas natural y buques metaneros para su transporte. El proyecto tenía una cuantía considerable: cien mil millones de pesetas.

Los promotores de la sociedad CRINAVIS eran la empresa vasca SENER Ingeniería y Sistemas, Induban, Liga Financiera, Banesto, Banco de Vizcaya y Unión Industrial Bancaria (Bankuni6n). De aquel sue6o queda una considerable extensi6n de terrenos y un dique seco de 400 m de longitud, que comenz6 a ser operativo en 2008, cuando la concesi6n pas6 a manos de la empresa Mario L6pez, S.A. Habían transcurrido entonces treinta a6os desde la terminaci6n de las instalaciones.

El proyecto de CRINAVIS había sido ideado en los a6os setenta, en el que se plante6 el desarrollo del comercio del gas natural como alternativa al petr6leo. Un proyecto muy ambicioso, que remonta sus orígenes a la Guerra de los Seis Días, en 1967, cuyos efectos con el cierre del estrat6gico canal de Suez tuvieron consecuencias muy notables en el negocio del petr6leo procedente del Golfo P6rsico, lo que provocaría que los viajes se hicieran por el cabo de Buena Esperanza y la situaci6n demandaría la construcci6n de buques mayores, como analizamos en otro apartado de esta tesis.

En junio de 1974 se conoci6 la noticia de que se proyectaba la construcci6n de una planta de integraci6n. El desarrollo del Campo de Gibraltar hizo que la decisi6n final, con el apoyo de los ministros Castiella y L6pez Rod6, se decantara por San Roque. Dos a6os antes, Crinavis había comprometido la financiaci6n del macroproyecto, que emplearía a unas tres mil personas y consistía en fabricar esperas y equipos de manejo de gas natural licuado (LNG), su fijaci6n al casco y el ensamblaje de las secciones de los buques. Sener dise6o un sistema original para colocar las esferas evitando la utilizaci6n de grúas. En tres diques que dibujaban una H se construirían independientemente la proa y la popa del buque y las esferas. Inundados éstos, las esferas se trasladarían flotando hasta su posici6n de anclaje en el interior del casco, con lo cual se ahorra tiempo y esfuerzos mecánicos.

En 1975 el proyecto comenz6 a desinflarse, pues el cambio polític6 tras la muerte de Franco y la situaci6n econ6mica no facilitaron su desarrollo. Otro apoyo importante, el sha de Persia, desapareci6 tras su derrocamiento por la revoluci6n de los ayatolás y entonces se cerraron todas las esperanzas. Todo lo que se había hecho hasta entonces qued6 paralizado y abandonado con el paso de los a6os. Durante

---

<sup>128</sup> *El País*, 16 de septiembre de 1978.



unos meses permaneció amarrado junto al muelle de armamento el petrolero *Almirante Rotaeche*, hasta que se vendió a intereses de China.

La maquinaria instalada se convirtió en chatarra y en el dique seco se realizó el desguace de la barcaza *Spabunker Cuatro*, hundida el 21 de enero de 2003.<sup>129</sup> Siguió el expolio del material aprovechable de un suelo que estaba embargado y en la década de los noventa, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras adquirió los terrenos a los bancos que lo tenían embargado. Después saldría a concurso con el objeto de establecer un centro de reparaciones navales que comenzó sus operaciones en 1996, con la adjudicación a Mario López, S.A., sumando en 1998 un dique flotante.

## 11.7 ASTILLEROS DE CATALUÑA

Como hemos visto, la Primera Guerra Mundial abrió una etapa de grandes oportunidades en el negocio marítimo nacional y, paralelamente, también aparecieron una docena de nuevos astilleros repartidos principalmente entre la cornisa cantábrica y Cataluña, principalmente, a pesar de las dificultades que comporta una instalación industrial de este tipo.

En el primer apartado de este capítulo nos hemos referido a los que surgieron en la cornisa cantábrica y entre 1915 y 1920 aparecieron en la región mediterránea seis astilleros de entidad. Resulta llamativa la creación de estas empresas industriales en un escenario complejo, pues, como reitera García Domingo, al igual que otros autores, “la situación de la construcción naval no fue nada fácil en la coyuntura del conflicto (...), la guerra provocó graves problemas en la obtención de materias primas, en el suministro de materiales procedentes del extranjero (maquinaria y herramientas, recambios, piezas de acero forjado o moldeado y de forma dramática en el suministro de carbón”.<sup>130</sup>

El caso más importante, en lo que a construcción metálica se refiere, es el de Astilleros Cardona, que a partir de 1920 pasó a llamarse Astilleros del Mediterráneo, como veremos a continuación. Hubo otros astilleros dedicados a la construcción naval en madera, de los que salieron algunos veleros notables dedicados al cabotaje, la mayoría aparejados de pailebote, de fácil manejo y con tripulaciones reducidas. En el transcurso de la guerra nacieron Astilleros Minguell y Astilleros BBG, atraídos, como advierte García Domingo, “por las buenas perspectivas y por sus contactos, cayeron en la tentación de pasarse al negocio de la construcción naval”.<sup>131</sup>

Promovido por José Minguell e Hijos, Astilleros Minguell fue constituido el 1 de enero de 1916 en sociedad anónima, con un capital social de 7,5 millones de pesetas. La factoría ocupaba una superficie de 14.000 metros cuadrados y daba empleo a un centenar de personas, que en sus comienzos había proyectado la construcción de dos buques de dos mil toneladas, aunque los problemas para la importación de la madera necesaria y otros elementos hicieron replantear el proyecto y fue sustituido por seis buques en tres grupos: cuatro de 200 toneladas y dos de mil toneladas. No está muy claro el desarrollo del programa, pues se conoce la construcción de los buques *Pepe Minguell* –luego renombrado *Vilasar de Mar*–, *Solgull* y *Carmen*. Se pusieron las quillas de otros dos, pero el final de la guerra y la crisis que vino a continuación impidió que tomaran forma y la empresa, de efímera existencia, cerró a comienzos de 1920.

La otra empresa, denominada Astilleros BBG y creada en 1919, corresponde a las iniciales de su promotor, Benigno Bueno; ocupaba una superficie de 10.500 metros cuadrados y tenía un frente de

<sup>129</sup> *El País*, 21 de enero de 2003.

<sup>130</sup> GARCÍA DOMINGO, Enric (2005). *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*. pp. 133-134. Real del Catorce Editores. Barcelona.

<sup>131</sup> GARCÍA DOMINGO, *ibídem*, p. 138.

litoral de 185 m. De los tres veleros proyectados inicialmente, tipo urca de estilo islandés, solo se construyó uno botado en mayo de 1920 nombrado *Benigno Bueno*, que naufragó en diciembre de ese mismo año y con él desapareció también el mencionado astillero.

En la comarca del Maresme figuran varios astilleros de ribera: Astilleros Dotras, en Arenys de Mar, en el que tomó forma el pailebote de dos palos *Carlitos*, botado en septiembre de 1918; *Villa de Calella*, en la localidad de su mismo nombre, botado en diciembre de ese mismo año; Empresas y Construcciones Navales, en Cabrera de Mar, que en 1919 construyó el pailebote de tres palos *Burriach*; Astilleros Almera, en Vilassar de Mar, el pailebote de dos palos *Llobregat*, en 1919 y en Mataró, también en el citado año, Astilleros Pellicer construyó el motovelero *Rosalina*, de 1.240 TRB.

En Roses, costa de Girona, en febrero de 1919 se procedió a la botadura del motovelero aparejado de pailebote *Villa de Rosas*, construido en los talleres de Joan Sesera, Pau Pujol y los hermanos Guitart. Astilleros Mallol, en Sant Feliu de Guixols, emprendió en noviembre de 1918 la construcción del pailebote de tres palos *Sant Jordi*. En 1920 se fundó en Blanes la sociedad Astilleros Burrell y Pesquerías de Cataluña, con un capital social de un millón de pesetas, del que salió el pailebote de tres palos *Sabanell*, que fue botado en junio de 1920.

Otra iniciativa interesante fue la promovida en 1918 por la sociedad Construcciones y Pavimentos, establecida en Sant Adrià de Besós, que construyó el buque de casco de ferro-cemento nombrado *Mirotres*, botado de costado en agosto del citado año y luego remolcado a Barcelona, donde le fue instalado un motor de gasolina de 120 HP. La experiencia acabó en naufragio un año después en Port Vendrés, cargado de vino procedente de Tarragona. Aunque existieron otros ejemplos de embarcaciones construidas en este material –el primer prototipo fue construido en Francia en 1849– en Bilbao, Santander y Las Palmas de Gran Canaria, sin embargo el mayor fue el mencionado buque.

### 11.7.1 ASTILLEROS CARDONA – ASTILLEROS DEL MEDITERRÁNEO

Astilleros Cardona remonta sus raíces al siglo XVIII y desde finales de la centuria siguiente tenía sus talleres en el barrio de la Barceloneta; en 1914 abrió un nuevo taller bien equipado en el puerto de la Ciudad Condal y en noviembre de 1915 se convirtió en sociedad anónima con un capital social de 2,5 millones de pesetas. La coyuntura de la guerra hizo posible la apertura de una nueva factoría al pie del Montjuich para la construcción de buques de casco metálico, una actividad que no había conseguido consolidarse en Cataluña, a pesar de la existencia de algunos intentos previos.

En febrero de 1917 la familia Cardona, oriunda de Ciudadela (Menorca) y establecida en Barcelona desde mediados del siglo XVIII, adquirió las instalaciones de Astilleros Burrell –en el que habían sido construidos dos remolcadores en 1909, llamados *Besós* y *Llobregat*– y en abril del citado año reabrió la factoría que ocupaba una superficie de 31.000 metros cuadrados y tenía dos gradas para construir cinco buques simultáneamente, con un ancho de litoral de 260 metros lineales y daba empleo a unas seiscientas personas.

Con una ampliación de capital hasta dos millones de pesetas realizada en 1918, en aquel momento fue la empresa de construcción naval más importante de Cataluña y entre los buques construidos figuran los vapores *Olesa* y *Cervera*, en origen diseñados como gabarras carboneras aunque la empresa promotora, S.A. Naviera Española, modificó el proyecto para su transformación en buques de carga. Sin embargo, los condicionantes de la guerra alargaron su permanencia en la grada, de modo que el primero fue botado el 8 de mayo de 1919 y el segundo, el 19 de julio siguiente.<sup>132</sup>

---

<sup>132</sup> GARCÍA DOMINGO, *ibidem*, p. 136.

En julio de 1920 la sociedad británica John J. Thornycroft & Co. Ltd., con sede en Southampton, entró a formar parte del capital social de Astilleros Cardona, y a partir de entonces la empresa pasó a denominarse Astilleros del Mediterráneo. Además de los buques citados, de sus gradas salieron también los siguientes: *Berga*, en septiembre de 1920, construido también por encargo de la S.A. Naviera Española; y *Tarrasa*, en febrero de 1921. Se pusieron las quillas de dos buques de 2.500 TRB cada uno y había proyectos para construir buques de 5.000 TRB, pero resultó una etapa breve, pues la factoría cerró sus puertas en 1923.

## 11.8 OTROS ASTILLEROS DEL MEDITERRÁNEO

Al igual que sucede en otras regiones litorales de España, en la franja mediterránea la construcción naval hunde sus raíces en la noche de los tiempos. En el caso del litoral valenciano los grandes protagonistas fueron los pailebotes de madera, que hicieron posible el tráfico de mercancías durante mucho tiempo, en un ámbito de cabotaje con Cataluña, Baleares, sur de Francia y la costa del norte de África, aunque aquellos de capacidad transoceánica también cruzaron el Atlántico; así como la pesca de bajura y altura. Los carpinteros de ribera de Águilas, Villajoyosa, Calpe, Denia, Burriana y, especialmente, la playa del Cabañal en Valencia, desde Las Arenas hasta La Malvarrosa, conservan testimonios de un pasado fabril que forma parte del patrimonio industrial de la región.

En la primera mitad del siglo XX, en la citada playa se encontraban las instalaciones de Astilleros Atlántida, Astilleros Lacomba<sup>133</sup> –que eran sendas factorías bajo la misma denominación correspondientes a los hermanos Vicente y José María Lacomba–, siendo los tres citados los principales protagonistas de la construcción naval de motoveleros en madera, así como Astilleros Neptuno, que construía buques de casco de acero entre 500 TRB y 700 TRB, destinados al cabotaje. Figuran, asimismo, los talleres de Dionisio Brú Chofre, Ricardo Palau, Juan Bautista Rocafull, José Romero, José Blanco y Carabal en la playa de Nazareth.

Una parte importante de la flota construida en la región estuvo dedicada al tráfico de la salinas, cuya existencia y explotación viene desde muy antiguo. La existencia de albuferas, una topografía plana, veranos secos y calurosos e intercambio natural de aguas marinas y continentales impulsó este aprovechamiento en las costas del País Valenciano. Las salinas más importantes fueron las de Peníscola, Torreblanca, Burriana, la albufera de Valencia, Calpe, Santa Pola, Elx-la Mata, Vinaroz, Moncofa, Sueca, Xàbia y Orihuela.

En Alicante destaca el astillero de Juan Bautista Rocafull, del que salieron barcos de casco de madera para el cabotaje, entre los que se citan los buques *Vicente Rubio*, en 1920; *Terranet*, en 1946, para el armador José Esteve Pastor; Calich y *Farnesio*, construidos en el astillero de Antonio Castellanos, en 1943 y 1948; en Villajoyosa, el astillero de Pedro Santapau, construyó el motovelero *Cosme Soler*, en 1943. En El Grao de Castellón existió el astillero de Francisco Fabregat Soria, en el que figuran dos motoveleros para Naviera Comercial Aspe, llamados *Carlota de Aspe* y *Amelia de Aspe*, ambos en 1948. La lista es más larga y bien merece un estudio más detenido y detallado.

### 11.8.1 ASTILLEROS ATLÁNTIDA

A partir de 1940, Astilleros Atlántida, dirigida por el maestro Llompart, de origen mallorquín y situada en la playa del Cabañal, construyó 17 motoveleros, de una veintena planificada, cuya capacidad de carga

<sup>133</sup> Entre los buques motoveleros construidos en este astillero se citan los siguientes: *Puerto de Alicante* (1942), *Puerto de Castellón* (1942), *Puerto de Gandía* (1945), *Puerto de Valencia* (1945) y *Puerto de Torrevieja* (1952), para Transportes Frutereros del Mediterráneo (TRAFUME). Figura, asimismo, el motovelero *Levantino* (1943), para M. Masiques Tabe; *Puerto de Torrevieja* (1952), para Naviera Ciudadelana y la goleta de tres palos *Cruz del Sur*, contratada por la Empresa Nacional Elcano como buque-escuela y entregada en agosto de 1947.

oscilaba entre 400 y 800 toneladas. De ellos, seis fueron de dos palos y once de tres palos y en grada quedaron tres cascos inconclusos.<sup>134</sup> Una parte fueron directamente operados por Naviera Atlántida, sociedad que tuvo un relevante protagonismo durante la Segunda Guerra Mundial. A su término, la citada naviera dejó paso a Naviera Valenciana<sup>135</sup>, empresa de efímera existencia pues quebró en 1948, momento en el que el grueso de su flota de motoveleros fue adquirida por Naviera Mallorquina.

Entre 1942 y 1946 construyó catorce motoveleros aparejados de pailebotes correspondientes a dos series: *Faro de Buda*, botado el 19 de diciembre del citado año; *Faro de Oropesa*, *Faro de Canet*, *Faro de Salou*, *Faro de Peñíscola*, *Faro de Benicarló*, *Faro de Oropesa*, *Faro de Cadaqués*, *Faro de Cullera*, *Faro de Porto Pí*, *Faro de Rosas*, *Faro de Columbretes*, *Costa Baja* y *Faro de Santa Pola*.

El ritmo de producción fue realmente extraordinario, pues de los citados los once primeros tomaron forma en el transcurso de 1944 y los tres restantes en 1946. De ellos, los siete primeros oscilaban entre 226 TRB y 247 TRB y los siete restantes eran buques de 494 TRB. Además, para Naviera Comercial Aspe construyó los buques *Costa del Sol*, en 1948 y *Costa de Marfil*, en 1949.

### 11.8.2 ASTILLEROS NEPTUNO

Este astillero, situado en Valencia, inició su actividad en 1950, con la construcción del pesquero *Puente de la Barca*, aunque destacó también en su faceta de buques de cabotaje, entre los que figuran, en su primera etapa, las motonaves *Concepción Aparisi*, en agosto de 1953 y *Rosita Soler*, en octubre de 1954.

El armador Federico Ferrer Tuset fue un buen cliente del astillero valenciano, en el que tomaron forma cuatro buques que enarbolaron su contraseña: *Juan Ferrer*, entregado en marzo de 1956; *Ada Ferrer*, en febrero de 1957; *Federico Ferrer*, en mayo de 1958 y *Juan Ferrer (2º)*, en diciembre de 1959. Otros buques fueron: *Gaby*, en 1963, para Lorenzo Justo Zabala; *Moncho Reboredo*, en julio de 1965 y *Astilleros Gondán Segundo*, en 1967.

De su grada salieron una veintena de pesqueros, entre los que se citan los buques *Serrano Hevia* y *José Almunia*, en 1968; *Veremos*, *Mareazul II*, *Castellano V* y *Playa del Inglés*, en 1973; *Marvasa Tercero*, *Hima Peche I* y *Galgo*, en 1974; *Pescavensa Quinto*, en 1975; En su última etapa construyó varios remolcadores, entre los que figuran los buques *Picacho*, en 1966; *Boluda Primero*, en febrero de 1971; *Boluda Segundo*, en 1972; *Boluda Tercero*, en 1973; *Boluda Cuarto*, en 1975 y *Boluda Quinto*, en 1976. Tras su adquisición por Astilleros de Huelva el astillero mantuvo su actividad en la producción de cascos de pesqueros que luego serían terminados en Huelva, hasta que se decidió el cierre de la factoría inmersa en la crisis del sector.

### 11.8.3 CONSTRUCCIONES NAVALES DEL SURESTE

El litoral alicantino, al igual que el resto de la región levantina, posee una antigua tradición vinculada a la construcción naval de buques de madera, tanto para la pesca como veleros y motoveleros para el cabotaje. Construcciones Navales del Sureste, sociedad industrial establecida en Alicante, tuvo un cierto protagonismo en el grupo de astilleros privados en la década de los años setenta, con la construcción de una veintena de buques, la mayoría pesqueros y también varios remolcadores.

Solo en 1975 tenía siete unidades en construcción, de ellos seis pesqueros congeladores y un remolcador llamado *Salou*.<sup>136</sup> Especializada en este tipo de buques, al igual que otros astilleros de su tamaño, en

---

<sup>134</sup> HUERTAS MORIÓN, José (1992). *Los motoveleros. El final de una época*, p. 100, Ayuntamiento de Torreveja, Alicante.

<sup>135</sup> Operó seis buques procedentes de Naviera Atlántida nombrados *Rada de Palma*, ex *Faro de Buda*; *Rada de Cartagena*, ex *Faro de Canet*; *Rada de Alicante*, ex *Faro de Salou*; *Rada de Motril*, ex *Faro de Peñíscola*; *Rada de Huelva*, ex *Faro de Benicarló*; y *Rada de Málaga*, ex *Faro de Oropesa*.

<sup>136</sup> *Ingeniería Naval*, p. 70, febrero 1976.

1977 entregó el remolcador *Boluda Don Blas*, para la flota de Boluda; en 1979 el remolcador *Tarifa*, contratado por la Compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho (CIRESA)<sup>137</sup> y en el citado año también el remolcador *Arbeyal*, que hacía el número de construcción 045.

#### 11.8.4 ASTILLEROS DE TARRAGONA

Astilleros de Tarragona fue fundado en enero de 1918 y mantuvo su actividad por espacio de ochenta años, hasta su cierre en 1998. La iniciativa se debe a Guillén Ferrer-Vidal, marqués de Monsolís; Josep Bonet Amigó y Tomás Mallol Bosch, con un capital social de diez millones de pesetas y surgió cuando Europa sufría las consecuencias de la Gran Guerra y España figuraba entre los países que mantenían una distancia prudencial mientras el sector naviero obtenía un gran provecho económico. Muchas industrias vivieron una época de expansión y, entre todos los sectores de la vida económica, tal vez fue el negocio marítimo donde se dieron las mejores oportunidades para “los espíritus osados y carentes de escrúpulos”<sup>138</sup>, como señala Enric García Domingo.

Astilleros de Tarragona fue una aventura empresarial ambiciosa que pretendía convertir al puerto tarraconense en uno de los centros marítimos importantes del Mediterráneo. Sin embargo, las consecuencias de la crisis del sector que siguió a la inmediata posguerra y la cercanía de Valencia hizo que se frustraran sus aspiraciones, por lo que la familia Mallol decidió entrar junto a Talleres Gómez en el accionariado de Unión Naval de Levante, constituida el 11 de abril de 1924 en Barcelona.

En la primera etapa del astillero fueron construidos tres buques, el primero de los cuales corresponde al remolcador a vapor *Tarraco*, entregado en mayo de 1920; el segundo fue el buque *Mont-Sant*, botado el 29 de junio del citado año y el tercero el buque *Mont-Seny*, ambos contra almacén y destinados después al servicio de la factoría, a los que siguieron cinco lanchas para la Compañía Arrendataria de Tabacos, entregadas en 1925.

En junio de 1922 arribó al puerto de Tarragona un dique flotante adquirido en Alemania, aprovechando las circunstancias del armisticio. En los costados se pintó Tarragona Dry Dock y tenía una fuerza ascensional de 3.000 toneladas, siendo sus principales dimensiones 70 m de eslora, 15 m de manga interior y 11,80 m de puntal. Entró en servicio en octubre de 1922 con la varada del buque *Izarra* y luego el buque *Mont-Sant*, de la flota de Mallol. Con estos medios y su capacidad técnica, Astilleros de Tarragona optó al concurso para la transformación del portahidros *Dédalo*, que finalmente fue adjudicada a Talleres Nuevo Vulcano.

A comienzos de 1923, con la Marina mercante inmersa en crisis, el proyecto de Astilleros de Tarragona entró en una fase crítica, que se resolvió en marzo de 1924 cuando una junta general de accionistas resolvió su integración en Unión Naval de Levante, como hemos comentado. El dique flotante fue trasladado al puerto de Málaga y los dos buques que estaban al servicio de la factoría también fueron vendidos en abril de 1927 al precio de 125.000 pesetas por unidad.<sup>139</sup>

Hasta finales de la década de los años cuarenta mantuvo una discreta actuación en materia de construcción naval, principalmente de pesqueros para armadores de la región y en enero de 1950, Unión Naval de Levante vendió su participación a Juan Bautista García Francisca en 300.000 pesetas y éste le dio el nombre de Astilleros de Tarragona de Juan Bautista García *Ximo*. La factoría estaba formada por

<sup>137</sup> Este buque se hundió el 28 de noviembre de 2005 en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, después de que fuera embestido por el buque *Juan J. Sister*, que había roto amarras en medio de una tormenta con vientos superiores a 80 nudos.

<sup>138</sup> GARCÍA DOMINGO, Enric (2007). *80 anys de construcció naval a Tarragona 1918-1998 (Astilleros de Tarragona S.A.)*, p. 18, Autoridad Portuaria de Tarragona.

<sup>139</sup> GARCÍA DOMINGO, *ibídem*, p. 97.

un edificio de mampostería, una grada y un muelle de atraque y era una de las tres con que entonces contaba el puerto tarraconense.

En 1951 el nuevo propietario inició un proyecto para recuperar la construcción naval en Tarragona, favorecido por la desaparición de la factoría de Fermín Roch. El proyecto firmado por el ingeniero Pablo Canadell Queralt consistió en la ampliación de la superficie ocupada; modificación del sistema de tracción del carro de 300 toneladas para la botadura de buques de hasta 500 toneladas, así como la construcción de un sistema de muros deponentes que permitiría varar varias embarcaciones y un muelle de armamento de 62 m de largo.

En abril de 1954 la Dirección General de Industria dio autorización para convertir el varadero en astillero y en 1955 fueron construidas las tres primeras embarcaciones de madera, nombradas *Esteban Veral*, *Juan Esteban* y *Pilar Guerrero*. Además de numerosos pesqueros para la zona, en 1958 entregó el motovelero *Aventina Furné*, para Miguel Masiques; *Joven Dolores*, en 1965, para José Serra Ferrer y en febrero de 1966 el buque de cabotaje *Masiques*, proyectado por la firma danesa Knud Hunsen y encargado por Naviera Catalana Balear; figuran, asimismo, 54 pesqueros construidos a partir de entonces y en los siguientes trece años.

En 1979 la sociedad personal pasó a ser sociedad anónima, siendo constituida el 2 de agosto del citado año la razón social Astilleros y Varaderos de Tarragona, con un capital social de 65 millones de pesetas, aunque la autorización definitiva del Ministerio de Obras Públicas llegó en 1982. Desde mediados de la década de los años sesenta, inmerso en un cambio radical de estrategia comercial, Astilleros de Tarragona destacó en la construcción de remolcadores y en su haber figuran los buques *Montcar*, en 1967; *R. Mazagón*, en 1972, para Auxiliar Marítima del Sur; *Poblet*, en 1974; *Xaloc* y *Gargal*, en 1977; *Escucha*, en 1980; *Drissa*, en 1981; *Nervio*, en 1982 y *Orégano*, en 1984.

## 11.9 ASTILLEROS PALMA Y ASTILLEROS DE MALLORCA

Los carpinteros de ribera sobrevivieron durante años a la presencia de la industria naval de acero en Mallorca, cuya tradición es muy antigua. La construcción naval en madera también tiene protagonistas en Menorca e Ibiza, caso de los Hermanos Torres, mientras que en Mallorca destaca la figura del carpintero de ribera S. Llompart<sup>140</sup> y Hermanos Ballester. En el mismo solar donde antaño habían tomado forma buques de casco de madera, conocido como la *pedrera del Terreno*, nació la sociedad Astilleros Palma, S.A., constituida el 6 de noviembre de 1942 con un capital social de 600.000 pesetas, dedicada a la construcción y reparación de buques de casco de acero y de madera.<sup>141</sup>

El primer buque construido en esta nueva etapa fue la de un costero de casco de madera contratado por el armador Vicente Enseñat y el 24 de diciembre de 1944 resbaló por la grada bautizado con el nombre de *Miramar*. A esta etapa pertenece, asimismo, el motovelero *Cala Milló*, entregado en 1946 y en la década siguiente fueron construidas otras embarcaciones menores: ocho grúas flotantes, dos remolcadores, una grúa Priestman, siete gánguiles, cuatro lanchas para recogida y transporte de torpedos, tres pesqueros, un puente flotante para Ayamonte (Huelva) y varios tanques de combustible para CAMPSA.

Entre 1957 y 1961 fueron construidos seis buques de idénticas características contratados por Naviera Mallorquina. En 1957 comenzó la construcción del buque nombrado *Cala Blanca*, botado el 5 de septiembre de 1958, que fue el primero de casco de acero construido en Palma, “verdadero

---

<sup>140</sup> Autor, entre otros, de los motoveleros *Luis Matutano* (1917), luego *Cala Llamp*; *Isabel Vaurell* (1918), luego *Cala Murta*; *P. y C. 1º* (1918), luego *Cala Portals*; y *Maura* (1927), luego *Cala Contesa*,

<sup>141</sup> POU MUNTANER, Juan (1977). *La Marina en las Baleares. Síntesis histórica*, p. 105, Caja de Ahorros Insular de Mallorca.

acontecimiento en la vida industrial y naviera de la ciudad".<sup>142</sup> En 1959 fueron entregados los buques *Cala Nova* y *Cala Figuera*; en 1960, los buques *Cala Ras* y *Cala Valldemosa* y en noviembre de 1961 el buque *Cala Antena*. Con esta nueva flota, Naviera Mallorquina inició su proyección internacional, haciendo viajes a Italia y Portugal.<sup>143</sup>

Otras unidades notables construidas en Astilleros Palma fueron los buques *Salinero*, contratado por Costeros de Levante y entregado en abril de 196 y cuatro buques frigoríficos para Pescanova. El primero recibió el nombre de *Pontevedra* y entró en servicio en junio de 1963. El segundo, llamado *Coruña*, en octubre de 1964; el tercero, *Lugo*, en noviembre de 1965 y el cuarto, *Orense*, en 1966. Estos dos últimos eran congeladores con una capacidad diaria para procesar 25 toneladas de pescado a -35° centígrados. Repetición del mismo proyecto fue el buque *Las Mercedes*, construido para la Empresa de Navegación Mambisa, Cuba, en virtud del convenio comercial suscrito entre España y el país caribeño; botado en noviembre de 1965, fue entregado en septiembre de 1966.

Naviera Mallorquina contrató los buques *Cala Pinar* y *Cala Pedrera*, entregados en 1962 y 1963; y *Cala Morlanda* y *Cala Bona*, todos ellos destinados al cabotaje nacional; los dos últimos fueron entregados en abril de 1966 y noviembre de 1967, respectivamente. El siguiente buque recibió el nombre de *Cala Deyá*, produciéndose la circunstancia de que sería acabado a finales de 1969 a cargo de Astilleros de Mallorca, nueva sociedad resultado de la fusión de Astilleros Palma, Astilleros Ballester y la factoría de Naviera Mallorquina, que ocupaba un solar en el contramuelle donde antaño habían estado las reales atarazanas.

Inaugurada el 18 de mayo de 1969, Astilleros de Mallorca se estrenó con la botadura del butanero *Ramón Biosca*, construido con asistencia técnica de la firma danesa Kosan Gas<sup>144</sup> por encargo de Naviera Petrogás, sociedad con domicilio social en Ceuta y base de operaciones en Santa Cruz de Tenerife. La nueva factoría se diseñó mediante un acuerdo con Holland Shipbuilding Association, entidad que agrupaba a los astilleros holandeses y desde entonces se convirtió en la industria más importante de Baleares. Como citamos, el primer buque que salió oficialmente del nuevo astillero recibió el nombre de *Cala Deyá*, que fue entregado en enero de 1969, mientras que el primer buque construido íntegramente en la nueva factoría fue el mencionado butanero *Ramón Biosca*, entregado en noviembre del citado año.

A partir de 1970, Astilleros de Mallorca inició una nueva etapa con la construcción de tres buques tipo roll on/roll off, contratados por Naviera Mallorquina. Recibieron los nombres de *Cala D'Or*<sup>145</sup>, *Cala Marsal* y *Cala Llonga*. Los dos primeros fueron entregados en junio y noviembre del citado año y el tercero en mayo de 1972. En ese sentido, es de apreciar que la mencionada naviera figura entre las primeras en España que adoptó este modelo de transporte marítimo, pese a que entonces los puertos españoles no estaban preparados para la operativa que requería este sistema.

Naviera Petrogás contrató la construcción del petrolero *Mencey*, primero que tomó forma en Astilleros de Mallorca, entregado en diciembre de 1972. Otras construcciones reseñables en esta época fueron cinco pesqueros de altura para Túnez; la draga *Sedra I* para la Sociedad Española de Dragado, dos

---

<sup>142</sup> *Ibidem*, p. 106.

<sup>143</sup> El 21 de agosto de 1966 naufragó el buque *Cala Nova*, después de embarrancar en las proximidades de cabo San Vicente, en viaje de Lisboa a Sevilla.

<sup>144</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006). *Escala en el Atlántico. El puerto de Tenerife y la refinería de CEPSA*, p. 377, CEPSA y DISA, Santa Cruz de Tenerife.

<sup>145</sup> Este buque tuvo una vida efímera. El 8 de octubre de 1971 embarrancó en Punta Arabí (Ibiza) y se perdió definitivamente.

remolcadores antipolución de 4.000 caballos de potencia cada uno para la flota de Ibaizábal y los cascos de varios pesqueros que serían terminados en Vigo.

Asimismo merece especial mención la construcción del ferry *Isla de Mallorca*, primero de su clase construido por encargo de Isleña de Navegación (ISNASA). Podía alojar a 450 pasajeros en butacas y 30 coches, además de ofrecer servicios de cafetería, discoteca y aire acondicionado. Botado en marzo de 1974, dificultades financieras retrasaron la entrega oficial del buque y permaneció amarrado más de un año hasta que en el verano de 1975 sería fletado por Compañía Trasmediterránea para cubrir la línea Algeciras-Ceuta.

Empresa Naviera Sevilla (ENSSA), sociedad presidida por el duque de Medinaceli, contrató la construcción de cuatro buques portacontenedores tipo *shelter*. El primero de ellos, nombrado *Suecia* e inscrito en la matrícula naval de Palma de Mallorca, fue entregado en diciembre de 1975 y en aquel momento marcó un hito en la historia del astillero mallorquín, pues se trataba del buque de mayor tonelaje hasta entonces allí construido.

En abril de 1976 fue entregado el buque *Dinamarca*<sup>146</sup>, seguido del buque *Noruega*, en diciembre del citado año. El cuarto y último –*Andalucía*, sobre el proyecto– no llegó a enarbolar su contraseña y después de largo tiempo amarrado e inacabado, fue adquirido por el Instituto Social de la Marina y transformado en el buque-hospital *Esperanza del Mar*.<sup>147</sup> Todos ellos estaban dotados de un refuerzo especial en la faja de flotación de su estructura, así como de cuchilla rompehielos para proteger la pala del timón y la mecha, según el calado, en las maniobras de marcha atrás con la superficie del agua helada.<sup>148</sup>

Como resulta fácil de entender, entre un buque portacontenedores y un buque hospital asistencial existen diferencias sustantivas que trascienden su apariencia exterior y afectan a su concepción naval y tienen mucho que ver con factores como la estabilidad, ruidos o la distribución de espacios, entre otros aspectos notables. Además de la nueva distribución y acabado de los alojamientos y de la insonorización de los espacios de la zona sanitaria, se decidió la instalación a popa de un gancho para remolque, el refuerzo por debajo de la cubierta y un sistema de estabilización dinámico tipo Vosper, de cuatro aletas no retráctiles, dos por cada banda.

En 1979, el precio contractual del buque, sin la transformación, se fijó en 235 millones de pesetas, a lo que se añadieron los gastos pagados por el armador hasta el 30 de junio de 1978, 21,3 millones de

---

<sup>146</sup> Construcción nº 215. Puesto en grada en junio de 1975, fue botado el 23 de septiembre siguiente y entregado, como se cita, el 30 de abril de 1976.

<sup>147</sup> El 19 de diciembre de 1977, el Instituto Social de la Marina inició el proceso para la puesta en servicio de un buque sanitario que cubriera las necesidades de la flota pesquera en el banco canario-sahariano. Inicialmente se trabajó en la idea de un buque superior a 950 TRB, cuyo modelo de referencia era un buque de búsqueda y rescate del Coast Guard de 960 toneladas de desplazamiento, dos motores e igual número de ejes. El ISM solicitó al Estado Mayor de la Armada que facilitara las características y especificaciones que debería cumplir el buque, por considerar que era el órgano adecuado para ello, dado que se había previsto la necesidad de que dispusiera de una plataforma para helicópteros. El Estado Mayor de la Armada contestó el 13 de febrero de 1978 aportando las especificaciones que le habían sido solicitadas y entonces se inició una colaboración entre ambas entidades, que sería decisiva a corto plazo. La Empresa Nacional Bazán contestó con tres proyectos (B-041, de 393 TRB y 20 nudos; 542/A, de 1.680 TRB y 15,2 nudos y 542, de 1.685 TRB y 15,2 nudos), Astilleros Luzuriaga (anteproyecto de buque-hospital y salvamento de 2.250 TRB y 12 nudos, muy incompleto y no se ajustaba a las especificaciones solicitadas) y Astilleros de Mallorca, para un buque portacontenedores en construcción, de 1.366 TRB y 13,8 nudos de velocidad, presentando un anteproyecto de modificaciones que cumplía con las especificaciones del Estado Mayor de la Armada. Descartados los dos primeros, se optó por la opción del tercero y el anteproyecto enviado al E.M. de la Armada fue informado favorablemente el 11 de agosto de 1978. El 7 de diciembre de 1979, el Consejo de Ministros aprobó el expediente de autorización de transferencia de crédito al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, por importe de 511 millones de pesetas para la adquisición del buque. El contrato de transformación se adjudicó al astillero constructor por la cantidad indicada, mediante resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social (BOE de 26 de junio de 1980).

<sup>148</sup> VARONA, Mery (2004). *Buque hospital Esperanza del Mar*, pp. 13-20, Madrid, Instituto Social de la Marina.



pesetas; en total, 256.366.190 pesetas. El presupuesto de transformación se estimó en 230.284.350 pesetas<sup>149</sup> y el 26 de noviembre de 1981 se firmó el concierto entre el Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina para la asistencia sanitaria y apoyo logístico de la flota pesquera. Finalizada la transformación, el buque *Esperanza del Mar* iniciaría su samaritana misión en la mar en abril de 1982.<sup>150</sup>

Hemos de citar, asimismo, dentro de la etapa cronológica que abarcamos, el contrato firmado en septiembre de 1974, por el que CAMPSA adjudicó a Astilleros de Mallorca la construcción de dos gabarras autopropulsadas sistema fuera-borda Schottel, para suministro de combustible en rada y en puerto, que fueron entregadas en 1977 llamadas *Campero* y *Campeche*. Siguieron dos rolones para ARCASA con la superestructura a proa nombrados *Puente Balear* y *Puente Canario*, en 1979; el gasero *Butaonce*, el mayor buque construido en Mallorca, inicialmente contratado por Marflet con la denominación de proyecto Deuterio<sup>151</sup> y entregado en mayo de 1985 a Butano; el bergantín-goleta de tres palos *Jessica*, en 1985; cinco pesqueros para México y el buque factoría *El Rocío*, en 1988, destinado a faenar en los caladeros de las Malvinas. A comienzos de la década de los noventa se hicieron las últimas construcciones, que fueron varios pesqueros para armadores nacionales y el yate *Aldonza*, entregado en 1995; a partir de entonces mantiene su actividad en reparaciones navales.<sup>152</sup>

### 11.10 ASTILLEROS DE CANARIAS

Desde finales del siglo XIX, los varaderos de Hamilton y Cía. y Elder & Dempster, situados a orillas del puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde en la actualidad se encuentra la avenida de Anaga y el muelle de ribera, trabajaban en la construcción naval de buques de madera con aparejos de goleta y balandras dedicadas al vivero y el salpreso, dos modalidades pesqueras de la época, así como gabarras carboneras y aljibes y reparaciones navales.

Algo similar sucedía a orillas de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, donde la familia Arocena –cuyo patriarca Cayetano Arocena Usabaraza era de origen vasco– desarrolló una notable actividad industrial entre 1827 y finales del siglo XIX, con un registro de sesenta buques de diferentes tonelajes, de los cuales el mayor fue la brickbarca *Rosa del Turia*, de 911 toneladas, entregada en 1861.<sup>153</sup>

El astillero de Hamilton tenía sus modestas instalaciones situadas entre las playas de La Peñita y San Antonio, debajo de la muralla de la calle La Marina, con un galpón cubierto en el que fueron construidas

<sup>149</sup> VARONA, Mery, *ibídem*, p. 16.

<sup>150</sup> Bajo el mando del capitán Aurelio Pérez García y una tripulación de 28 hombres, incluido el personal sanitario, partió el 3 de marzo de 1982 del puerto de Palma de Mallorca –a cuya matrícula naval pertenecía– después de realizar las pruebas de mar. Los días 10 y 14 realizó ejercicios con helicópteros de la Armada en la base naval de Rota y el 17 de marzo arribó al puerto de Las Palmas de Gran Canaria y el 27 de marzo siguiente se celebró su presentación oficial. El área de actividad se extendería entre los paralelos 21° 00' y 25° 00' N y entre la línea de la costa africana y el meridiano 18° 00' W. En los años siguientes, durante las paradas biológicas en virtud de los acuerdos entre la UE y Marruecos, se desplazaría hasta los paralelos 30° 40' N y 35° 48' N. En agosto de 2001 el buque *Esperanza del Mar* realizó su última marea. En 19 años de servicio había navegado 795.746 millas a una velocidad media de nueve nudos durante 128.159 horas, es decir, 5.609 días de mar, equivalente a una travesía ininterrumpida de algo más de quince años. Durante este tiempo realizó 60.209 prestaciones sanitarias, de las que 24.602 se resolvieron mediante consultas radiomédicas, 5.630 en asistencias ambulatorias y 1.302 mediante atención médica a bordo de pesqueros. Se registraron 4.111 hospitalizaciones, 2.084 intervenciones quirúrgicas y 13.526 historiales clínicos. El 71% de los marineros asistidos eran españoles, 23% marroquíes y el seis por ciento restantes de otras nacionalidades. Además, realizó 6.644 asistencias de tipo logístico –de ellas, 1.480 con buzos–, recogió a 691 naufragos y dio 29 remolques. De su asistencia se beneficiaron 2.163 buques españoles, 783 marroquíes y 69 de otras banderas. A lo largo de su vida operativa fue varado ocho veces (1982, 1984, 1986, 1988, 1990, 1992, 1995, 1997 y 2000, la primera en Astilleros de Mallorca y las restantes en ASTICAN).

<sup>151</sup> Este buque estaba a flote desde 1983 con el nombre provisional de *Asmasa II*.

<sup>152</sup> RODRÍGUEZ AGUILERA, Manuel. “La construcción naval en Mallorca, en dique seco”. *Diario de Mallorca*, 17 de enero de 2010.

<sup>153</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. “La construcción naval en La Palma. La saga de los Arocena”. *Diario de Avisos*, 16 de diciembre de 2007.

en 1906 las dos primeras falúas a vapor, propulsadas con máquinas y calderas importadas de Inglaterra y en 1908 el remolcador *Teide*, de casco *composite*. En el transcurso de la Primera Guerra Mundial, en el varadero de Hamilton tomaron forma los veleros *Marte*, de tres palos y botado en agosto de 1917 y *Diana*, de dos palos y a flote en mayo de 1918, siendo dedicados al cabotaje nacional e incluso a Cuba; figuran, asimismo, los balandros *Granadilla* y *Jorge V*, siendo explotados todos ellos por la empresa constructora, Hamilton y Cía., que era también una poderosa casa consignataria de buques británicos.

En 1919 la Junta de Obras del Puerto construyó su propio varadero junto al muelle norte, dotado de un taller mecánico completo, dedicado al carenado de las embarcaciones de su propiedad, aunque también atendió reparaciones de la flota velera pesquera y de cabotaje de la época. En 1927 tomaron forma los remolcadores *Hércules* y *Mercedes*, con piezas enviadas por la firma Siemens desde Alemania, dedicados al remolque de las gabarras que participaron en la construcción portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Así como el varadero de Cory se dedicó casi a las reparaciones navales de los remolcadores y gabarras de la empresa situadas en el puerto tinerfeño, el varadero de Elder & Dempster fue vendido a la sociedad Industrias Marítimas de Tenerife, en el que, en la inmediata posguerra y dirigido por Tiburcio Garrido, se hicieron algunas obras de transformación en barcos de cabotaje, caso de los buques *Nivaria*, en 1945; *Águila de Oro*, *Alcora* y adaptaciones y remotorizaciones de pesqueros. Episodio sonado fue el vuelco en 1967 del petrolero *Guanarteme* cuando estaba subido sobre el carro y se disponía a su puesta a flote.

En el puerto de La Luz, situado al resguardo de la bahía de La Isleta, en junio de 1898 se estrenó el varadero de Blandy Brothers y Cía. con la varada de los torpederos *Rayo* y *Azor*. Aunque estaba proyectado para el mantenimiento y reparación de buques y embarcaciones auxiliares, se convirtió en una pieza fundamental en la oferta de servicios del puerto grancanario, con tecnología y asistencia técnica procedente de Inglaterra. En 1899 se construyeron cuatro “chatas” metálicas nombradas BBI a BB4 para usos diversos de la firma Blandy en el tráfico interior portuario y cuyo diseño, en la prensa de la época, era comparado “como las del Támesis”.<sup>154</sup>

En 1900 entraron a reparar 76 buques en el varadero de Blandy y 78 buques un año después. Tenía capacidad para buques de hasta 2.000 toneladas y daba empleo a 150 personas de los diferentes oficios relacionados con la actividad. Hasta 1908 fueron construidas varias gabarras metálicas, aunque la mayoría fueron de madera de pino del país.

Hemos de incluir, asimismo, este tipo de construcción protagonizado por carpinteros de ribera, que dieron forma a afamados pailebotes del cabotaje interinsular, entre los que figuran los buques *Adán*, luego *Nuevo Adán*, en 1898; *La Carlota*, en 1903; *Capitán Pérez* y *Guanchinerfe*, en 1920; *Herbania*, en 1923; y *San Antonio*, en 1928, luego *Afortunadas*.

Otra empresa de origen británico establecida en el puerto de La Luz, Grand Canary Coaling Co., poseía un taller mecánico para atender la flota de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, filial de la británica Elder & Dempster, que había sido constituida en 1888. A mediados de 1906 disponía de una grada capaz para la varada de buques de 250 pies de eslora y 55 pies de manga y entre sus actuaciones más importantes destaca la construcción del remolcador a vapor *Gran Canaria*, botado en

---

<sup>154</sup> RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel. “La construcción naval en metal en el puerto de La Luz (1) 1898-1908”, publicado el 3 de mayo de 2016; del mismo autor, “La construcción naval en metal en el puerto de La Luz (1909-1930)”, publicado el 8 de junio de 2016 y “La construcción naval en el puerto de La Luz / y 3”, publicado el 17 de junio de 2016 en [www.apuntesjdrz.blogspot.com.es](http://www.apuntesjdrz.blogspot.com.es), blog del autor.

noviembre de aquel año, supervisado por el ingeniero Thomas Eddington, que estaba al frente de la empresa desde 1902.

Hasta 1930, en que la actividad empezó a decaer, se habían construido en ambos varaderos 78 embarcaciones, de ellas 55 en las instalaciones de Blandy Brothers y 23 en Grand Canary Coaling Co. (que también estaba registrado como astillero con el nombre de Compañía de Embarcaciones Canarias) y sumaban 4.211 TRB y 2.435 TRB, es decir, 6.646 TRB en total. La tipología fueron gabarras, chatas, lanchones, aljibes, depósitos de aceite y remolcadores. Las gabarras mayores construidas en el varadero de Blandy fueron nombradas *Reina Victoria* y *Reina María*, en 1911, medían 40 m de eslora y 200 TRB. Las construcciones más importantes fueron los remolcadores *Hansa*, en 1909, construido en el varadero de Blandy Brothers; *Cory*, en 1912 y en 1926 el remolcador *España II*<sup>155</sup>, construido para su servicio en el nuevo varadero de la Compañía Carbonera de Las Palmas, aunque en 1934 fue arrendado a Grand Canary Coaling Co. y después engrosó la flota de Cory Hermanos.

Casi cuarenta años después, en 1973 el empresario Luis Marrero Marrero inició la andadura de Construcciones Internaval, que tendría una duración de quince años con la construcción de embarcaciones metálicas y alternando metal y poliéster reforzado con fibra de vidrio. En 1975 se habían construido 19 embarcaciones de diverso porte, varias falúas para servicios portuarios y dos barcas de áridos nombradas *Santa Águeda Uno*<sup>156</sup> y *Santa Águeda Dos*, proyectadas por el ingeniero naval Miguel Casado Fernández y convertidas en los buques mayores construidos en el puerto de La Luz en toda su historia.

#### 11.10.1 ASTILLEROS CANARIOS (ASTICAN)

En 1954 la Empresa Nacional Bazán adquirió unos varaderos existentes en el puerto de La Luz, que pasaron a tener la consideración de empresa filial con la denominación de Astilleros y Varaderos de Gran Canaria (ASVASA). Disponía de cuatro rampas de varada (una de 30 m, dos de 40 m y una de 96 m) con una capacidad máxima elevadora de 3.000 toneladas y una superficie anexa de 7.000 m<sup>2</sup>, de los que 2.500 m<sup>2</sup> eran talleres e instalaciones anexas.<sup>157</sup>

Durante casi dos décadas, ASVASA fue suficiente para atender las necesidades básicas y reparaciones menores de los buques de la Armada española, que tiene un arsenal naval militar situado en el puerto grancanario; la factoría atendía también reparaciones de la flota pesquera y de cabotaje regional y la costa africana, entonces en pleno auge en el comercio con el Sahara español. En 1971, cuando la Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas redactó el proyecto de la dársena exterior, se planteó la necesidad de dismantelar las instalaciones de ASVASA y sustituirlas por un gran centro de reparaciones navales moderno, dotado de todos los equipos necesarios.

En 1972 el INI participó en la constitución de la sociedad Astilleros Canarias, S.A., con el 50% de las acciones, siéndolo el 45% restante por la Caja de Ahorros Insular de Gran Canaria y el 5% por varias entidades privadas. El capital social inicial fue de 500 millones de pesetas y la nueva empresa pretendía construir un centro de reparaciones navales en el puerto de La Luz y Las Palmas y un astillero para la construcción de plataformas petrolíferas, lo que no llegó a materializarse.

<sup>155</sup> A bordo de este buque viajó el general Franco de Las Palmas al aeródromo de Gando el 17 de julio de 1936, para volar a Marruecos y ponerse al frente del ejército de África en el alzamiento militar contra el Gobierno de la República. Estando el remolcador abandonado en el puerto de Las Palmas, el 16 de febrero de 1981 se hundió debido a un temporal, siendo posteriormente izado con una grúa y hundido de nuevo en mayor profundidad.

<sup>156</sup> En 1983 fue vendida a la Companhia Nacional de Navegação Arca Verde, de Cabo Verde y renombrada *Santa Luzía*.

<sup>157</sup> RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980), p. 217.

En junio de 1973, la Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas otorgó la concesión administrativa a la recién creada sociedad, cuyas obras fueron ejecutadas por la unión temporal de empresas DIESA, formada por Dragados y Construcciones y SATO. Esta misma UTE sería la encargada, a continuación, de las obras de construcción del denominado “carenero de galeras” en el astillero de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena.

Dispone de una plataforma tipo *syncrolift*, proyecto de la firma norteamericana Pearlson Engineering Co. Inc., de 175 m de eslora, 30 de manga y 10.000 toneladas de capacidad de elevación, para buques de hasta 36.000 TPM. Entró en servicio en el verano de 1975, siendo entonces el mayor del mundo y las primeras varadas correspondieron a los buques aljibe A-6 y la barcaza de desembarco K-1, de la Armada española. La superficie de varada es considerable, formada por siete líneas, dos de 220 m de largo, dos de 180 m y tres de 120 m, así como diversos talleres para cubrir todas las especialidades. En total, la factoría ocupa 168.000 metros cuadrados y la inversión inicial superó los 2.500 millones de pesetas; en su etapa semipública, en 1983 llegó a tener una plantilla de 578 trabajadores.<sup>158</sup>

Aunque el grueso de su actividad son las reparaciones navales, en 1989 –año en el que el INI vendió su participación a un consorcio de empresarios canarios y armadores griegos- realizó una obra de importancia: el alargamiento del buque portacontenedores *Guadalquivir*, de Naviera Pinillos, con la adición de una nueva sección de 14,95 m de eslora, lo que permitió la carga de 60 TEUS adicionales; durante su estancia en el astillero sufrió dos incendios y los trabajos finalizaron en Astilleros Luzuriaga.<sup>159</sup> La presencia de ASTICAN y las empresas auxiliares tienen una importancia fundamental en la consolidación del puerto grancanario como el principal centro de reparaciones navales en esta zona del Atlántico, siendo de especial apoyo para la flota pesquera que durante años tuvo allí su base de operaciones y, en los últimos años, la actividad relacionada con las plataformas petrolíferas, buques perforadores y otros especializados en la actividad *off shore*.

### 11.10.2 NUEVOS VARADEROS (NUVASA)

La sociedad Nuevos Varaderos (NUVASA) inició su actividad en el puerto de Santa Cruz de Tenerife en 1967, dos años después de su constitución como sociedad anónima, participada en su mayoría por el Banco Urquijo Unión y con una concesión administrativa otorgada por la Junta de Obras del Puerto por 99 años. Como medio de varada disponía de una plataforma *syncrolift*, que fue la primera instalada fuera de EE.UU., con una fuerza ascensional de 6.000 toneladas.

En sus primeros años el astillero tinerfeño funcionó razonablemente bien, dirigido por el ingeniero naval asturiano Juan Alsina, con una cartera de trabajo de reparaciones navales de buques pesqueros y mercantes, incluidos los del tipo *Santa María de la Candelaria* de Trasmediterránea. Disponía de una superficie de 40.000 metros cuadrados en una parcela situada en la zona norte de la dársena comercial, con capacidad para trece buques y un máximo de 2.000 toneladas y 90 m de eslora. Disponía de talleres mecánicos, soldadura, calderería, tubería, electricidad, carpintería, frío industrial, aislamiento, renovación de planchas y fondos y carenado general. NUVASA construyó al menos 26 buques, entre ellos dos aljibes para la Junta de Obras del Puerto, el mayor de los cuales, llamado *Acentejo*, fue puesto a flote en julio de 1982.

En 1986 NUVASA fue adquirida por el empresario mauritano de origen saharauí Hameida Bucharaya, conocido como el “emperador” de la pesca, con una flota de una treintena de pesqueros –entre ellos varios factorías congeladores de construcción española, caso de los buques *Mar Caribe*, *Mar Océano*, *Ras el Bar* y *Berenice*– y el buque frigorífico *Puente Castrelos*. Como ampliación de su actividad, en

---

<sup>158</sup> ORTIZ-VILLAJOS (1999), *ibidem*, p. 375.

<sup>159</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1991), *ibidem*, p. 162.

1998 vino desde Alemania un dique flotante de 120 m de eslora y 6.000 toneladas de fuerza ascensional, que estuvo emplazado en el dique del Este y en la Dársena de Los Llanos del puerto tinerfeño.

Envuelto en una grave crisis económica, en 2000 NUVASA fue vendida al grupo coreano InterBurgo y cambió su denominación a Astilleros de Tenerife. El renacimiento industrial que se esperaba no alcanzó el desarrollo previsto y, vendido el dique flotante, en junio de 2008 se clausuró la factoría, tras la puesta a flote del vapor *La Palma*, que se encontraba varado en sus instalaciones desde 1986. Los terrenos fueron allanados para permitir la ampliación de la terminal de contenedores y el puerto tinerfeño quedó sin reparaciones navales; sector que ha renacido a partir de 2014 con la instalación de Tenerife Shipyards.

### 11.10.3 EL PROYECTO DIATLANSA

Diques del Atlántico S.A. es el nombre de un proyecto nonato que planteó el estudio, construcción y explotación de un centro de reparaciones navales en el polígono industrial de Granadilla (Tenerife). La sociedad fue constituida el 10 de junio de 1974 con un capital social de 340 millones de pesetas, el 48,88% fue suscrito por la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 45% por el INI, 6% por Astilleros Españoles y 0,42% por la entidad Prodetesa.

En el anteproyecto general del centro de reparaciones se planificó una planta industrial de nueva instalación para efectuar reparaciones navales de buques en un dique seco de 365 m de eslora y 58 m de manga, para permitir la varada de petroleros de hasta 350.000 toneladas de peso muerto. En cuanto a instalaciones en tierra, además de los talleres necesarios, se había previsto una planta de desgasificación y limpieza de tanques.

Las obras estaban previstas para que comenzaran a mediados de 1979 y finalizaran en 1981 y su pleno funcionamiento a partir de 1985. La inversión tenía un monto considerable, 7.083 millones de pesetas, con el siguiente programa: 1.062 millones en 1979, 2.479 millones en 1980 y 3.542 millones en 1981.<sup>160</sup> Para su tramitación ante el Ministerio de Industria, DIATLANSA formuló en julio de 1977 una solicitud para acogerse a los beneficios aplicables a las empresas que se instalasen en las zonas de preferente localización industrial. Asimismo, se preveía la creación de 1.250 puestos de trabajo; sin embargo, el proyecto fracasó y en ello tuvo que ver bastante el temor de AESA de un centro competidor a dos días de viaje de Cádiz y la consolidación de ASTICAN.

---

<sup>160</sup> BOE nº 383-1, 15 de octubre de 1980, pp. 859-863.



## **CAPÍTULO XII      CONCLUSIONES**





Desde el comienzo del trabajo de campo y a medida que avanzamos en la redacción de nuestra tesis, apreciamos con claridad la estrecha relación existente entre una serie de factores que giran en torno al argumento central y que mantiene el vínculo entre la construcción naval, la marina mercante y la militar. Apreciamos con claridad cómo están estrechamente interrelacionados, especialmente desde la aparición y la progresiva implantación del vapor y todo lo que ello ha supuesto en el transcurso del siglo XX. Sin embargo, ese argumento, aun siendo importante no es suficiente.

El proceso histórico de la historia de la primera Revolución Industrial es el punto de partida de todo lo que ha venido después referido tanto a los sucesivos descubrimientos técnicos, desde la aparición de la máquina de vapor y su aplicación a la navegación, como a las políticas de corte diverso que lo han sustentado. Especialmente notables resultan los avances alcanzados durante la segunda Revolución Industrial, en la que se consiguió la aplicación mucho más práctica de procedimientos tecnológicos derivados de la industria del hierro y el acero en la construcción naval, acompañada de otros inventos que facilitaron notablemente la fiabilidad de la navegación transoceánica.

Por todo ello, hemos hilvanado cuidadosamente otros aspectos concluyentes: las condiciones geopolíticas de los países que lideran ambos sectores, la existencia de unas políticas nacionales e internacionales que lo fomentan y también lo condicionan, siendo especialmente notorio en el periodo comprendido desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial, focalizado en dos países de referencia: Reino Unido y Alemania.

A medida que aumentan las necesidades de defensa y transporte marítimo, lo hace también la flota y el comercio internacional y con ella la actividad de la construcción naval. En el intermedio breve que supone el tránsito de un siglo desde mediados del XIX a mediados del XX se produjeron nuevos desafíos en cuanto al desarrollo tecnológico y se implementaron nuevos procesos y avances técnicos en la actividad industrial y organizativa que precisó de una formación técnica superior y profesional cada vez más elevada, lo cual tuvo su reflejo inmediato en la capacidad de producción de los grandes astilleros.

Consecuencia de la política imperialista y colonial de los países citados, ejemplos precisos y determinantes, ayudado por el desarrollo de la industria naval y los sucesivos avances tecnológicos a los que nos referimos con detalle, así como de la necesidad de establecer relaciones comerciales y facilitar tanto las importaciones como el transporte de pasajeros, surge un protagonista relevante llamado trasatlántico, cuyo desarrollo analizamos con detalle.

En la suma de factores –la mayoría de los cuales son perfectamente extrapolables al caso español– surgieron políticas industriales e iniciativas empresariales que condujeron a la adquisición y consolidación de experiencia profesional e industrial (*know how*), lo cual permitió el desarrollo de una flota militar y mercante capaz de atender demandas y contingencias, así como disponer de una capacidad operativa que tuvo su mejor reflejo en la existencia de una flota de trasatlánticos y buques de línea regular. Precisamente, la pérdida de ese *know how* ha condicionado la competitividad de los astilleros públicos en los últimos años, siendo especialmente notorio en el caso de Navantia, frente a la apertura de nuevas oportunidades de tipos de buques de elevado valor añadido, capaces de competir con la demoledora presión de los astilleros asiáticos.

La dependencia tecnológica del exterior tanto en construcción naval como en otros aspectos técnicos asociados, colisionaba frontalmente con los intentos de la industria asentada desde mediados del siglo XIX en Cataluña, cuya contribución y desarrollo pudo haber sido más abundante si hubiera contado con la debida visión política y financiera. La industria naval española fue durante mucho tiempo subsidiaria de la dependencia tecnológica del exterior y, especialmente, de la industria británica. En los años de la

inmediata posguerra, cuando los buques se eternizaban en gradas y muelles de armamento, incluso fue necesario aprovechar equipos procedentes de desguaces para equipar nuevas construcciones. Sin embargo, esa tendencia se invirtió a partir de mediados de la década de los sesenta y durante unos cuantos años la marca España fue sello de garantía y calidad en la construcción naval, hasta que llegó el fin abrupto de ese ciclo condicionado, en parte, por aspectos externos, aunque también algunos internos.

La evolución de la Marina mercante ha discurrido paralela a los condicionantes que hemos expresado en cuanto a la actividad de la industria naval. Las singladuras del siglo XX que compendiamos en nuestro trabajo son el resultado de una suma de factores y circunstancias, en los que intervienen aspectos económicos, financieros, tecnológicos y también políticos. Salvo en etapas concretas, la Marina mercante ha permanecido en un discreto segundo plano y ha estado alejada incluso del interés de quienes desde las altas esferas de la política nacional tenían capacidad y responsabilidad para haber hecho mucho más solo mirándose en el espejo de los vecinos. En esta época en la que el franquismo está tan cuestionado y es motivo de frecuente controversia, y sin olvidar el empeño permanente del INI por mantener el control permanente del sector, sin embargo apreciamos el interés mantenido durante algo más de dos décadas para la construcción de una Marina mercante suficiente, articulada en lo público en torno a la Empresa Nacional Elcano, favorecida por la ley de 1956 y otras iniciativas que cristalizaron en los Planes de Desarrollo; así como el interés por una buena formación de los jóvenes marinos en cualquiera de sus especialidades, disponiendo para ello de una flota de buques dedicados al tráfico mercante y la instrucción práctica. Nada de eso existente desde hace al menos cincuenta años, tanto por la propia evolución del sector como los condicionantes del ingreso de España en la UE, las crisis del petróleo y de la propia Marina mercante, entre otros factores.

Como hemos profundizado a lo largo de nuestra tesis, la suma de todos estos factores incide directamente en la dilatada existencia de Compañía Trasatlántica, una de las navieras más importantes de la historia de la Marina mercante española, en la que se aprecia claramente cómo en su devenir histórico coinciden todos los aspectos que hemos apuntado. Paradigma de la empresa cuyas raíces y vínculos la convierten en coprotagonista de los grandes acontecimientos de los últimos 150 años de este país, vivió épocas de bonanza y estrecheces, favores, privilegios, persecuciones y sacrificios.

Sin duda, Trasatlántica hizo una apuesta clara por el desarrollo de la industria naval nacional, aunque queda patente, como así lo demostramos, su constante dependencia de la tecnología británica, lo cual acreditamos también en otras empresas de importancia, como Euskalduna, la Sociedad Española de Construcción Naval y la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, por citar los casos más representativos. En el caso concreto de Trasatlántica, ninguna otra naviera en la historia contemporánea de España resume de manera tan tangible la suma de vicisitudes a las que nos hemos referido y ponderamos especialmente su empeño para disponer de una flota importante sustentada en su propio astillero situado en Matagorda y una fábrica de maquinaria instalada en Barcelona.

No podemos entender el desarrollo de la industria naval moderna y contemporánea en nuestro país sin el aporte de la construcción naval militar, razón por la cual abordamos el protagonismo de los arsenales de Marina y su evolución tecnológica. La construcción naval y la Marina mercante, lo mismo que la Marina militar, están estrechamente interrelacionados, no solo en España, sino en todos los países que poseen ambas capacidades. Razón por la cual hemos considerado oportuno entrar en detalle en el protagonismo y evolución de los arsenales navales militares y sus muchas vicisitudes vividas; sucede que, en todos ellos, en el transcurso del siglo XX, también fueron construidos buques mercantes, que sufrieron o se favorecieron de cada una de las situaciones expuestas.

En los capítulos II al XI, inclusive, desarrollamos el grueso de nuestra investigación, convenientemente hilvanada en torno a un hilo conductor sistemático, riguroso, sustentado en criterios académicos y al mismo tiempo fácilmente comprensible; está salpicado de multitud de detalles concretos y contrastados para que el *corpus* que pretendemos aportar, fruto de nuestra investigación, tenga la solidez suficiente y la solvencia necesaria y, al mismo tiempo, abra la puerta a futuras investigaciones, tanto de carácter general como particular.

De ahí nuestro especial empeño en referirnos no solo al protagonismo y vicisitudes de los astilleros, ya sean públicos o privados, y de las políticas navales que han sustentado su actividad, sino también a los medianos y los pequeños, que también han tenido y algunos siguen teniendo un peso específico notable, pues todos ellos han contribuido al éxito de la industria naval nacional. Razones de espacio nos ha impedido entrar en mayor detalle como hubiera sido nuestro deseo, puesto que poseemos un fondo documental interesante que nos hubiera permitido tal licencia. Todos ellos tienen aspectos coincidentes a los que ya nos hemos referido, aunque también ventajas derivadas de la necesaria especialización y financiación que demanda una actividad dinámica y de elevado valor añadido como el que nos ocupa.

De ahí que, en relación a los objetivos expuestos en el capítulo I, y pese a la amplitud y densidad del tema abordado y cuya responsabilidad hemos asumido gustosamente, fruto de nuestra experiencia y dedicación de tantos años a un tema tan apasionante, estamos en condiciones de afirmar que hemos alcanzado todos y cada uno de los objetivos propuestos y, lo más importante, hemos obtenido finalmente una proyección espacial mucho más amplia que nos ha permitido sustentar y evaluar de modo que estimamos fiable nuestras conclusiones.



## **BIBLIOGRAFÍA**



## BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- [1.] AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander. Un recorrido por la historia naval*. Edit. Alberto García Monar, Santander.
- [2.] ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José (2009). *Guayas. Un buque escuela nacido en Erandio*. Ayuntamiento de Erandio, Vizcaya.
- [3.] ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *Los diques de Ferrolterra*. Cadernos FerrolAnálisis, 18. Navantia, Viveiro.
- [4.] ANTÓN VISCASILLAS, Jaime y ANCA ALAMILLO, Alejandro (2015). *La Graña-La Cabana. Base e industria naval (1726-2015)*. Autoridad Portuaria de Ferrol – San Ciprián y Armada española, Santiago de Compostela.
- [5.] ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel y SOLDEVILLA ORIA, Consuelo (2014). *Jándalos. Arte y sociedad entre Cantabria y Andalucía*. Ed. Universidad de Cantabria.
- [6.] ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (2000). “Marina Mercante”. *Historia de las cuatro marinas españolas*. Tomo II. Ed. Sílex, Madrid.
- [7.] ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo, PÉREZ DE RUBÍN, Juan y ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *La Real Liga Naval Española*, Madrid.
- [8.] ARTIGUES I VIDAL, Jaume y MAS I PALAHÍ, Francesc (2015). “La fábrica de la Maquinista Terrestre y Marítima a la Barceloneta”. *Barcelona i el mar. Activitat portuària i façana litoral, segles XVIII-XXI*. Barcelona quaderns d’ història. nº 22.
- [9.] ASÚNSOLO GARCÍA, José Luis (1999). “La Compañía Trasatlántica Española en las guerras coloniales del 98”. *Militaria, Revista de Cultura Militar*, Madrid.
- [10.] BALLESTERO, Alfonso (1993). *Juan Antonio Suanzes (1891-1977)*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [11.] BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1978). *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín, Madrid.
- [12.] CASADO SOTO, José Luis (1993). *La catástrofe del Machichaco*. Autoridad Portuaria de Santander.
- [13.] CASALS MESEGUER, Xabier (2008). “1957. El golpe contra Franco que solo existió en los rumores”. *Ayer*, nº 72. Espectáculo y sociedad en la España contemporánea. Asociación de Historia Contemporánea y Marcial Pons Editores.
- [14.] CASTILLO DUEÑAS, Adolfo e YBARRA MENCOS, Iñigo (2004). *La Naviera Ybarra*, Sevilla.
- [15.] CASTILLO, Alberto del (1955). *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*. Seix Barral, Barcelona.
- [16.] CASTROVIEJO VICENTE, Cristino (2012). “Evaluación crítica de los acorazados clase España”. En *Los dreadnoughts clase España*. Real de Catorce Editores, Madrid.
- [17.] CERVERA PERY, José (1979). *Marina y política en la España del siglo XIX*. Ed. San Martín, Madrid.
- [18.] CERVERA PERY, José (1990). *La Marina Mercante española. Historia y circunstancia*. Ed. San Martín, Madrid.
- [19.] CERVERA PERY, José (1998), *La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias*. Ed. San Martín, Madrid.
- [20.] CERVERA PERY, José y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael (1994). *Juan Sebastián de Elcano. Embajador y Navegante*. Ingrasa Editorial, Cádiz.
- [21.] COELLO LILLO, Juan Luis (1991). *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización*. Aldaba Ediciones, Madrid.
- [22.] COELLO LILLO, Juan Luis (1995). *Buques de la Armada española. Los años de la posguerra*. Aldaba Ediciones, Madrid.
- [23.] COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES (1941). Estado Mayor de la Armada. Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, Barcelona.
- [24.] COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1918). *Comunicaciones marítimas con Canarias y el norte de África. Nueva organización de estos servicios implantada con carácter provisional por Real Orden del Ministerio de Fomento de 12 de diciembre de 1917*. Compañía Trasmediterránea, Madrid.
- [25.] CORTÁZAR, Guillermo (1986). *Alfonso XIII, hombre de negocios*. Alianza Editorial, Madrid.
- [26.] CÓZAR NAVARRO, MARÍA DEL CARMEN (1999). *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*, Universidad de Cádiz.

- [27.] DE LA CUÉTARA MARTINEZ, J.M. *Las comunicaciones marítimas en España*. Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.
- [28.] DÍAZ CANO, Juan Antonio (2008). *Marina Mercante Española (1868/1995)*. Real Liga Naval Española, Madrid.
- [29.] DÍAZ CANO, Juan Antonio (2017). *Compañía Trasatlántica 1881-2014*. Real Liga Naval Española, Madrid.
- [30.] DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1990). *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*. Naviera Pinillos, Santa Cruz de Tenerife.
- [31.] DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (1998). *Trasmediterránea. Historia de la Flota*. Trasmediterránea, Madrid.
- [32.] DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Empresa Naviera Elcano, Madrid.
- [33.] DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006). *Escala en el Atlántico. El puerto de Tenerife y la refinería de CEPSA*. CEPSA y DISA, Santa Cruz de Tenerife.
- [34.] DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2013). *Gris naval en la Marina mercante española*. Parlamento de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- [35.] FELIU, Gaspar y SUDRIÀ, Carles (2007). *Introducción a la historia económica mundial*. Universitat de Valencia.
- [36.] FONT BETANZOS, Francisco (2010). *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX*. Edición del autor, Cádiz.
- [37.] GARAY UNIBASO, Francisco (1980). *Correos marítimos españoles*. Vol II. Ediciones Mensajero, Bilbao.
- [38.] GARCÍA DOMINGO, Enric (2005). *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*. Real de Catorce Editores, Madrid.
- [39.] GARCÍA DOMINGO, Enric (2007). *80 anys de construcció naval a Tarragona 1918-1998 (Astilleros de Tarragona S.A.)*. Autoridad Portuaria de Tarragona.
- [40.] GARCÍA NOVELL, Francisco (2016). *Donde se posa el resplandor del sol*. Ed. Círculo Rojo, Almería.
- [41.] GIRALT I RAVENTÓS, Emil (1981). *La Compañía General de Tabacos de Filipinas 1881-1981*. Compañía General de Tabacos de Filipinas, Barcelona.
- [42.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1962) *Los tres Comillas*. OFICEMA, Madrid
- [43.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1964). “Los santos transportes”. *Revista General de Marina*.
- [44.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *La Marina cántabra. Desde el vapor*. Diputación Provincial de Cantabria, Santander.
- [45.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968). *Nueve historias de barcos*. Oficina Central Marítima, Madrid.
- [46.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1977). *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Ed. San Martín, Madrid.
- [47.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1978). *Alfonso XIII (Un rey y sus barcos)*. Librería Estudio, Santander.
- [48.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1979). *El astillero de San Martín, Un siglo de construcción naval*. Astilleros del Atlántico, Santander.
- [49.] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1981). “De la vela al vapor”. *El buque en la Armada española*. Ed. Sílex, Madrid.
- [50.] GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (1980). “Los programas navales de la Restauración”. *El buque en la Armada española*. Ed. Sílex, Madrid.
- [51.] GUIARD, Teófilo (1968). *La industria naval vizcaína*. Librería Villar, Bilbao.
- [52.] GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1996). *Capital vasco e industria andaluza: el astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- [53.] GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2001). *El nacimiento de una industria. El astillero Veá-Murguía de Cádiz 1891-1903*. Diputación Provincial de Cádiz.
- [54.] GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016)*. Navantia, Cádiz.
- [55.] HERNANDO, Javier (1989). “La arquitectura del hierro”. *Arquitectura en España 1770-1900*. Manuales Arte Cátedra, Madrid.
- [56.] HERRÁN, Raúl. (2000). *La Marina mercante en la II República. La Administración marítima*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Bilbao.



- [57.] HOUPPT *et al* (1998). “La Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna 1940-1969”. En *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [58.] HOUPPT, Stefan y FERRER, Lidia (1998a). “ASTANO 1941-1972”. En *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [59.] HOUPPT, Stefan y FERRER, Lidia (1998b). “Historia de las otras empresas del Grupo”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [60.] HOUPPT, Stefan y Ortiz-Villajos, José M. (1998). *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [61.] HOUPPT, Stefan y ROJO CAGIGAL, Juan Carlos (1998). “El origen de los astilleros del Norte”. *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [62.] HUERTAS MORIÓN, José (1992). *Los motoveleros. El final de una época*. Ayuntamiento de Torrevejeja, Alicante.
- [63.] IBÁÑEZ, Maite *et al* (2002). *Euskalduna*. Diputación Foral de Vizcaya.
- [64.] Instituto Marítimo Español (IME) (1992). *La Empresa Nacional Elcano y el desarrollo tecnológico*. Documento de trabajo sin numerar, Madrid.
- [65.] JANINI, Álvaro (1949), librero editor. *XXV aniversario de Unión Naval de Levante (1924-1949)*. Publicación conmemorativa del astillero, Valencia.
- [66.] JUAN GARCÍA-AGUADO, José M. de (2001). *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*. Universidade da Coruña.
- [67.] JUAN-GARCÍA, José María de (2015). *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval*. Editores de Henares, Guadalajara.
- [68.] KLUDAS, Arnold (1986). *Great passenger ships of the world*. Vol. 1 (1858-1912). PSL, Wellingborough.
- [69.] LLORCA BAUS, Carlos (1990). *La Compañía Trasatlántica en las campañas de ultramar*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- [70.] LOPERA, Antonio (2015). *Arquitecturas flotantes*. Fundación Juanelo Turriano, Madrid.
- [71.] LYON, David John (1975). *The Denny List*, part III. National Maritime Museum, Greenwich.
- [72.] MACÍAS, Olga (2006). “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.
- [73.] MANERA REGUEYRA, Enrique (1981). “La época de Felipe V y Fernando VI”. *El buque en la Armada española*. Ed. Sílex, Madrid.
- [74.] MANERA REGUEYRA, Enrique (1981). “El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV)”. *El buque en la Armada española*, Ed. Sílex, Madrid.
- [75.] MANRIQUE DE LARA, José Gerardo (1973). *La Marina mercante ochocentista y el puerto de Cádiz (A. López y Compañía y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*. Caja de Ahorros de Cádiz.
- [76.] MARRERO ÁLVAREZ (2008) *Trasatlántica y la emigración canaria a América*. Edición del autor, Santa Cruz de Tenerife.
- [77.] MARTÍN ACEÑA, Pablo y COMÍN, Francisco (1991). *INI. 50 años de industrialización de España*. Espasa-Calpe, Madrid.
- [78.] MERCAPIDE, Nemesio (1980). *Guarnizo y su Real Astillero*. Institución Cultural de Cantabria, Santander.
- [79.] MILLER, Willian H. (1981) *Transatlantic liners 1945-1980*. David & Charles. Newton Abbot, London.
- [80.] MOLINA FONT, Julio (2002). *Cádiz y el vapor correo de Filipinas Carlos de Eizaguirre (1904-1917). Historia de un naufragio*. Universidad de Cádiz.
- [81.] MOYA BLANCO, Carlos (1981). *La arquitectura naval en el siglo XVIII. El buque en la Armada española*. Ed. Sílex, Madrid.
- [82.] NADAL, Jordi (1991). “La meta.lúrgia. De les reparacions mecàniques a les construccions metàl.liques.” Nadal *et al.* (dir): En *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Vol 3. S. XIX. Indústria, transports i finances. Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- [83.] NADAL, Jordi (1999). “Las máquinas de vapor fijas de La Maquinista Terrestre Marítima, S.A.”. *Revista de Historia Industrial*, nº 16, Barcelona.
- [84.] ORTIZ-VILLAJOS, José María (1998). “El cambio tecnológico en el sector de construcción naval en la historia contemporánea”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.

- [85.] ORTIZ-VILLAJOS, José María (2015). *Importancia de las patentes para los primeros fabricantes de máquinas de vapor en España: Nuevo Vulcano, La Maquinista Terrestre y Marítima y Alexander Hermanos*. Comunicación para el VIII Congreso de la AEHE. p. 7. Galicia, 13-16 de septiembre de 2015.
- [86.] ORTIZ-VILLAJOS, José María (1998). “La creación de Astilleros Españoles, S.A.: el nacimiento de un gigante de la construcción naval”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [87.] OSSA ECHABURU, Rafael (2004). *Artza Mendi, matrícula de Bilbao*. Colección Temas Vizcaínos, Bilbao Bizkaia Kutxa.
- [88.] PAPASOGLI, Giorgio (1984). *El marqués de Comillas don Claudio López Brú*. Universidad Pontificia de Comillas, Madrid.
- [89.] PARGA LÓPEZ, José B. (2002). “Los ciclos en la construcción naval española”. *Ingeniería Naval*, abril de 2002.
- [90.] PASCUAL Y DOMÉNECH, Pere (1991). “La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX”. Nadal *et al.* (dir): *En Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Vol 3. S. XIX. *Indústria, transports i finances*. Enciclopedia Catalana, Barcelona.
- [91.] PEÑA ALVEAR, Carlos (2010). *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*. Ed. Tantín, Santander.
- [92.] PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, Esperanza (2005). *Los diques de Ferrolterra*. Cadernos FerrolAnálisis, 18, Navantia, Viveiro.
- [93.] PLANAS PALOU (1965). *Buques de la Trasatlántica en servicios de guerra*. Servicio de Publicaciones de Compañía Trasatlántica, Madrid.
- [94.] PLATERO, María José (2016). *Astilleros Gondán. Historia de una tradición familiar*. Astilleros Gondán, Oviedo.
- [95.] POU MUNTANER, Juan (1977). *La Marina en las Baleares. Síntesis histórica*. Caja de Ahorros Insular de Mallorca.
- [96.] QUEVEDO CARMONA, Diego (2001). *Tras la estela de Peral*. Col. Mandarache, Ed. Mediterráneo, Murcia.
- [97.] RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Empresa Nacional Bazán, Madrid.
- [98.] RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1983). *El arma submarina española*. Empresa Nacional Bazán, Madrid.
- [99.] RAMÓN MARTÍNEZ, José Ignacio, de (2007). “Valeriano González Puertas (1902-1972), un ingeniero naval para la historia de nuestra profesión”. *Ingeniería Naval* nº 847, Madrid.
- [100.] ROBERT, Juan B. (1933). “La construcción naval en España”. *Revista General de Marina*, julio 1933.
- [101.] RODRIGO, Martín (2000). *Los marqueses de Comillas 1817-1925. Antonio y Claudio López*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [102.] RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel (2008). *Vida y tragedia del mercante Castillo Montjuich: de la guerra civil española a su naufragio (1936-1963)*. Almena Naval, Madrid.
- [103.] RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel (2017). *Los buques turrent y otros mercantes españoles con casco singular*. Plimsoll Ediciones Náuticas, Madrid.
- [104.] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1985). “El plan naval de Rodríguez Arias de 1887 y sus antecedentes”. *Revista General de Marina*, Madrid.
- [105.] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988) *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Edit. San Martín. Madrid.
- [106.] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1998a) *La guerra del 98. Las campañas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas*. Agualarga, Madrid.
- [107.] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1998b) *Operaciones de la guerra de 1898. Una revisión crítica*. Actas Editorial, Madrid.
- [108.] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2007) *Cosme García, un genio olvidado*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- [109.] RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio (1998). “La infraestructura naval en la primera mitad del siglo XIX”. *Revista General de Marina*.
- [110.] ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1997). “Sons of Thomas Haynes, pioneros de la moderna construcción naval gaditana (1840-1900). *Revista Gades*, nº 22. Homenaje al profesor José Luis Millán Chivite. Diputación Provincial de Cádiz.

- [111.] ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999). *Matagorda 1870-1940*. Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz.
- [112.] ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1998). “El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [113.] ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y HOUPPT, Stefan (1998). “La Sociedad Española de Construcción Naval 1908-1939. La consolidación de la intervención directa del Estado”. *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [114.] ROSENBERG, Nathan y TRATTENBERG, Manuel (2001). *A general purpose technology at work. The Corliss Steam Engine in the late 19th Century US*. NBER Working Paper nº W8485. Issued in september 2001.
- [115.] SAN ROMÁN, Elena (2011). *Ildefonso Fierro. La aventura de un emprendedor*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [116.] SÁNCHEZ CARRIÓN, José María (2016). “Talleres Nuevo Vulcano: un nombre, un espíritu y una historia para no olvidar”. *Revista de Ingeniería Naval* nº 948, Madrid.
- [117.] SEQUEIRO LEIRA, Francisco (2017). *Báltico, 1945*. “Operación Hanníbal”. *Revista General de Marina*, nº 272, Madrid, abril de 2017.
- [118.] SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2011). *Los inicios del astillero de La Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa*. *Historia* vol. 30, nº 1, junio 2011.
- [119.] TORRES GOIRI, Manuel; TORRES VILLANUEVA, Eugenio y VALDALISO GAGO, Jesús (2008). *La Compañía Marítima del Nervión. Los hombres, la empresa y los barcos*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- [120.] TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1998). *Ramón de la Sota 1857-1936. Un empresario vasco*. Lid Editorial Empresarial, Madrid.
- [121.] VALDALISO, Jesús (1991). *Los navieros vascos y la Marina Mercante en España 1860-1935*. Universidad de Deusto, Bilbao.
- [122.] VALDALISO, Jesús (1997). *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.
- [123.] VALDALISO, Jesús (1998). “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889.1979)”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.
- [124.] VALDALISO, Jesús (1998). *La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presencia de J.A. Suanzes*. Fundación Empresa Pública, Madrid.
- [125.] VALDALISO, Jesús (2005). *La industria de construcción naval y los mercados exteriores durante el desarrollismo franquista*. VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.
- [126.] VALDALISO, Jesús (2006). *La familia Aznar y sus negocios (1830-1983). Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*. Ed. Marcial Pons, Madrid.
- [127.] VARONA, Mery (2004). *Buque hospital Esperanza del Mar*, Instituto Social de la Marina, Madrid.
- [128.] VELARDE FUERTES, Juan (2000). “Proemio, o Juliana en el distrito industrial asturiano”. *Juliana, la Constructora. Cien años*. Navantía, Madrid.
- [129.] VERICAT AZA, María Ignacia (1998). “La Empresa Nacional Elcano y Astilleros de Cádiz, S.A. 1942-1966”. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid. Editorial Empresarial, Madrid.
- [130.] VILLANUEVA NÚÑEZ, Antonio (1985). *Unidades navales ligeras de combate*. Empresa Nacional Bazán, Madrid.
- [131.] ZABALETA, Gorka y ETXABE, Pedro (2011). *Balenciaga. 90 años de construcción naval*. Balenciaga, S.A., Zumaia.
- [132.] ZAVALA, José María (2015). *Franco con franqueza. Anecdótico privado del personaje más público*. Ed. Plaza & Janés.

- [133.] ZURBANO MELERO, José Gabriel (1998). “Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián.

## DOCUMENTOS WEB CON AUTOR

- [1.] BUENAVENTURA, Alfonso (2016). “La llegada de la Compañía Trasmediterránea a las comunicaciones marítimas de Menorca (1930-1931). Crónica de un bienio histórico” (en [www.buenaaventuramenorca.com](http://www.buenaaventuramenorca.com), consultado el 20 de abril de 2017).
- [2.] CAMPANERA I ROVIRA, Albert (2008). *La industria catalana y la Marina española* (en [www.aforca.org](http://www.aforca.org), consultado el 11 de mayo de 2017).
- [3.] FONT BETANZOS, Francisco (2011). *Buques Dómine y Fernando Poo, unas construcciones conflictivas* (en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es), consultado el 20 de abril de 2017).
- [4.] GARCÍA FUENTES, Laureano (2016). *V. Puchol* (en [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es), consultado el 11 de mayo de 2017).
- [5.] GARCÍA QUIRÓS, Paz (2009). “Las infraestructuras marítimo-ferroviarias y su repercusión en la transformación del litoral occidental gijonés”. V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma, 14-16 Octubre de 2009 (en [www.docutren.com](http://www.docutren.com), consultado el 16 de abril de 2017).
- [6.] GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Plácido (2012). “Revisión del Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea. Dique de Matagorda-Astilleros Navantia” (en [www.iahp.es](http://www.iahp.es), consultado el 3 de mayo de 2017).
- [7.] MARRERO ÁLVAREZ (2016a). *Recuerdos del pasado. La historia olvidada del vapor Santa Isabel*. (en [www.puentedemandando.com](http://www.puentedemandando.com), consultado el 20 de agosto de 2017).
- [8.] MARRERO ÁLVAREZ (2016b). *Recuerdos del pasado. Alfonso XII. Tres barcos y un rey/2* (en [www.puentedemandando.com](http://www.puentedemandando.com), consultado el 20 de agosto de 2017).
- [9.] MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina. *El arsenal de La Habana en el siglo XVIII* (en [www.mecd.gob.es](http://www.mecd.gob.es), consultado el 20 de julio de 2017).
- [10.] ORTEGA PEREYRA, Ovidio (1998). *El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*. Editorial Letras Cubanas. La Habana, Cuba (en [www.archive.org](http://www.archive.org); consultado el 20 de julio de 2017).
- [11.] PÉREZ ESCALANTE, Julio (2013). *Los astilleros Vila de La Graña* (en [www.julioperezescalante.blogspot.es](http://www.julioperezescalante.blogspot.es), consultado el 14 de marzo de 2017).
- [12.] POLO, Juanjo (2010). “El final de 60 años de historia” (en [www.andaluciainformacion.es](http://www.andaluciainformacion.es), consultado el 6 de agosto de 2016).
- [13.] RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel (2016a). *La construcción naval en metal en el puerto de La Luz (1) 1898-1908* (en [www.apuntesjdrz.blogspot.com.es](http://www.apuntesjdrz.blogspot.com.es), blog del autor).
- [14.] RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel (2016b). *La construcción naval en metal en el puerto de La Luz (1909-1930)* (en [www.andaluciainformacion.es](http://www.andaluciainformacion.es), consultado el 6 de agosto de 2016).
- [15.] RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel (2016c). *La construcción naval en el puerto de La Luz / y 3* (en [www.apuntesjdrz.blogspot.com.es](http://www.apuntesjdrz.blogspot.com.es), blog del autor).
- [16.] SANAHUJA, Vicente (2008). “Crucero protegido de 3ª clase Extremadura (en [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com), consultado el 20 de julio de 2017).
- [17.] SANAHUJA, Vicente (2013). “La conversión en carguero del vapor *Habana*” (en [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com), consultado el 10 de enero de 2017).
- [18.] SANTOFIMIA ALBIÑANA, Marta (2012). “Proyecto Patrimonio Industrial de Andalucía. Astilleros Navantia”. *Patrimonio Inmueble de Andalucía* (en [www.iahp.es](http://www.iahp.es), consultado el 3 de mayo de 2017).
- [19.] TIELVE GARCÍA, Natalia (2010). “Patrimonio industrial en el waterfront de Gijón” (en [www.digibuo.uniovi.es](http://www.digibuo.uniovi.es), consultado el 28 de octubre de 2017).
- [20.] TORRES CARBAJO, Fernando (2015). “El vapor tipo Vigo fue un gran éxito industrial” (en [www.vigoe.es](http://www.vigoe.es), consultado el 4 de febrero de 2017).
- [21.] TORRES CARBAJO, Fernando. “Vulcano, la gran obra de Enrique Lorenzo” (en [www.vigoe.es](http://www.vigoe.es), consultado el 22 de mayo de 2017).

- [22.] VEGA GARCÍA, Rubén y TORAL ALONSO, Elena (2009). “Propuesta de futuro y aprovechamiento de las instalaciones de Naval Gijón” (en [www.museonavalgijon.blogspot.com](http://www.museonavalgijon.blogspot.com), consultado el 16 de abril de 2017).

## PERIODICOS ONLINE

- [1.] CANCELAS FRANCO, Xesús (2015). “ASCON, un estaleiro avanzado”. *La Voz de Galicia*, 28 de septiembre de 2015.
- [2.] FRANCO, Fernando (2009). “Barreras, siglo y medio de historia”. *Faro de Vigo*, 12 de julio de 2009.
- [3.] GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo (2012a). “Los Freire, un emporio industrial”. *La Voz de Galicia*, 19 de octubre de 2012.
- [4.] GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo (2012b). “Los Yarza, volcados en mejorar la industria”. *La Voz de Galicia*, 1 de noviembre de 2012.
- [5.] PIÑERO, Luis (2010). “El naval vigués. Una trayectoria de claroscuros”. *Faro de Vigo*, 27 de octubre de 2010.

## PÁGINAS WEB

[www.buenaventuramenorca.com](http://www.buenaventuramenorca.com)  
[www.casetex.com](http://www.casetex.com)  
[www.exordio.com](http://www.exordio.com)  
[www.mcu.es/prensahistorica/es](http://www.mcu.es/prensahistorica/es)  
[www.nssavannah.net](http://www.nssavannah.net)  
[www.scielo.br](http://www.scielo.br)  
[www.webarchive.org](http://www.webarchive.org)

## PRENSA

- *El Diluvio*
- *La Vanguardia*
- *ABC*
- *El Metalúrgico*
- *El Tiempo*
- *El Sol*
- *El País*
- *El Comercio*
- *Levante*

## OTRAS PUBLICACIONES

- *Archivo del autor*
- *Boletín Oficial del Estado*
- *Gaceta de Madrid*
- *Ingeniería Naval*
- *Lista Oficial de Buques (1931/1936)*
- *Lloyd's Register of Shipping*
- *Lloyd's Register of Shipping*
- *Revista de Información de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante (1948-1960)*
- *Revista de Obras Públicas*
- *Revista General de Marina*
- *Revista Ibérica*
- Sociedad Española de Construcción Naval. Libro de Obras 1915.
- Sociedad Española de Construcción Naval. Libro de Obras 1916.
- Sociedad Española de Construcción Naval. Libro de Obras 1921.
- Sociedad Española de Construcción Naval. Libro de Obras 1923.

- *The Shipbuilder*
- *Vida Marítima*

**ANEXO**                      **COMPLEMENTOS EN FORMA DE ANEXO. UNA  
APROXIMACIÓN A LA PRODUCCIÓN DE LOS  
ASTILLEROS ESPAÑOLES**





**Euskalduna (1902-1936)**

<b>Nombre</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Portu</i>	1902	Altos Hornos de Vizcaya	256
<i>Euskadi</i>	1903	Bermeo	15
<i>Arrantzale</i>	1903	Bermeo	15
<i>San Juan</i>	1903	Bermeo	15
<i>Castro Verde</i>	1903	Castro Urdiales	15
<i>La Castreña</i>	1903	Castro Urdiales	15
<i>Elantxobe</i>	1903	Elanchove	15
<i>Euskeldun-Bat</i>	1904	Sota y Aznar	61
<i>Euskeldun-Bi</i>	1904	Euskalduna	61
<i>Nemrod</i>	1904	Sociedad Española de Explosivos	
<i>Getso</i>	1905	Sota y Aznar	1.235
<i>Sestao</i>	1906	Sota y Aznar	1.735
<i>San Antolín</i>	1907		
<i>Anboto-Mendi</i>	1908	Sota y Aznar	2.114
<i>Udala Mendi</i>	1908	Sota y Aznar	2.744
<i>Ganekogorta Mendi</i>	1908	Sota y Aznar	3.061
<i>Cabo Blanco</i>	1909	Vasco Andaluza (Ybarra)	2.163
<i>Cabo Sacratif</i>	1909	Vasco Andaluza (Ybarra)	2.164
<i>Bizcargi Mendi</i>	1910	Sota y Aznar	3.234
<i>Gijón</i>	1911	Antonio López de Haro	38
<i>Upo Mendi</i> <sup>1</sup>	1912	Sota y Aznar	3.838
<i>Basurto</i>	1912	F.C. de Bilbao a Portugalete	437
<i>Larrasquitu</i>	1912	F.C. de Bilbao a Portugalete	437
<i>Cabo Ceroera</i>	1912	Vasco Andaluza (Ybarra)	2.164
<i>Gorbea Mendi</i>	1913	Sota y Aznar	4.291
<i>Grúa flotante</i>	1913	Soc. General Obras y Construcciones	644
<i>El León</i>	1913		172
<i>Altsu Mendi</i>	1913	Remolcadores Ibaizábal	147
<i>Obrascón nº 1</i>	1913	Soc. General Obras y Construcciones	145
<i>Obrascón nº 2</i>	1914	Soc. General Obras y Construcciones	58
<i>Cabo Tres Forcas</i>	1914	Vasco-Andaluza (Ybarra)	2.265
<i>Unbe Mendi</i>	1914	Sota y Aznar	4.313
<i>Mar Mediterráneo</i>	1915	Compañía Marítima del Nervión	2.904
<i>Mar del Norte</i>	1915	Compañía Marítima del Nervión	2.904
<i>Igotz Mendi</i>	1916	Sota y Aznar	4.645
<i>Mouro</i>	1916	Vasco Cantábrica de Navegación	2.904
<i>Mar Tirreno</i>	1917	Compañía Marítima del Nervión	3.367
<i>Artagan Mendi</i>	1917	Sota y Aznar	5.718
<i>Capitán Segarra</i>	1918	Compañía Trasmediterránea	2.252
<i>Marqués de Canpo</i>	1918	Compañía Trasmediterránea	2.252
<i>Mechelín</i>	1918	Victoriano López Dóriga	607
<i>San Mamés</i>	1918	Mendiguren y Zaballa	748
<i>Marianela</i>	1919	Victoriano López Dóriga	748
<i>José Tayá</i>	1919	Hijos de J. Tayá	4.594
<i>Poeta Arolas</i>	1920	Compañía Trasmediterránea	3.253
<i>Guillem Sorolla</i>	1920	Compañía Trasmediterránea	3.253
<i>Arno Mendi</i>	1920	Sota y Aznar	5.753
<i>Aritz Mendi</i>	1920-8	Sota y Aznar	5.753

<sup>1</sup> Se trata del primer y único buque tipo "turret deck" construido en España y único, asimismo, fuera de Inglaterra.

<i>Artza Mendi</i>	1921 <sup>2</sup>	Sota y Aznar	4.597
<i>Arin Mendi</i>	1921	Remolcadores Ibaizábal	127
<i>Arantxa Mendi</i>	1921	Sota y Aznar	3.212
<i>Arnotegi Mendi</i>	1921-5	Sota y Aznar	3.222
<i>Artiba Mendi</i>	1921-7	Sota y Aznar	2.543
<i>Araitz Mendi</i>	1921	Sota y Aznar	2.752
<i>Barcaza</i>	1921	Corcho e Hijos	282
<i>Barcaza</i>	1921	Corcho e Hijos	282
<i>Barcaza</i> <sup>3</sup>	1921	Corcho e Hijos	282
<i>Arantza Mendi</i>	1923	Sota y Aznar	3.721
<i>I-1</i>	1923	Tabacalera	128
<i>I-2</i>	1923	Tabacalera	128
<i>I-3</i>	1923	Tabacalera	128
<i>I-4</i>	1923	Tabacalera	128
<i>I-5</i>	1923	Tabacalera	128
<i>I-6</i> <sup>4</sup>	1923	Tabacalera	128
<i>Araya Mendi</i>	1924	Sota y Aznar	3.740
<i>Mundaca</i>	1924	Felipe, Careaga y Cía.	118
<i>Flotador (1)</i>	1925	JOP de Bilbao	
<i>Flotador (2)</i>	1925	JOP de Bilbao	
<i>Ayete Mendi</i>	1926	Remolcadores Ibaizábal	123
<i>Cabo Razo</i>	1926	Vasco Andaluza	2.878
<i>Cabo Palos</i>	1927	Vasco Andaluza	6.342
<i>Cabo Quilates</i>	1927	Vasco Andaluza	6.342
<i>Prácticos</i>	1928	Corporación Prácticos de Bilbao	31
<i>Ebro</i>	1928	Líneas Pinillos	2.522
<i>Sil</i>	1928	Líneas Pinillos	2.522
<i>Auntz Mendi</i>	1928	Remolcadores Ibaizábal	83
<i>Anboto Mendi</i>	1929	Sota y Aznar	2.955
<i>Ayala Mendi</i>	1929-2	Sota y Aznar	2.961
<i>Altube Mendi</i>	1929	Sota y Aznar	2.955
<i>Aya Mendi</i>	1929	Sota y Aznar	2.955
<i>Axpe Mendi</i>	1929	Sota y Aznar	2.955
<i>Arnabal Mendi</i>	1929-11	Sota y Aznar	2.955
<i>Gabarra (1)</i>	1929	Sota y Aznar	177
<i>Gabarra (2)</i>	1929	Sota y Aznar	177
<i>Gabarra (3)</i> <sup>5</sup>	1929	Sota y Aznar	177
<i>Mar Cantábrico</i>	1930-2	Compañía Marítima del Nervión	6.631
<i>Mar Negro</i>	1930-6	Compañía Marítima del Nervión	6.631
<i>Araya Mendi</i>	1930	Sota y Aznar	2.955
<i>Artza Mendi</i>	1930	Sota y Aznar	2.955
<i>Campoamor</i>	1931	CAMPSA	7.855
<i>Turia</i>	1931	Líneas Pinillos	2.609
<i>Darro</i>	1931	Líneas Pinillos	2.609
<i>Karrabaso</i>	1931	Euskalduna	186
<i>Campeador</i>	1932	CAMPSA	7.932
<i>O.P. nº 1</i>	1933	JOP de Cádiz	78
<i>O.P. nº 2</i>	1933	JOP de Cádiz	78

<sup>2</sup> Construcción nº 51. Se trata del primer petrolero oceánico construido en España.

<sup>3</sup> Estas tres embarcaciones, construidas en dique seco y destinadas al servicio del astillero de Santander, corresponden a los números de construcción 59, 60 y 61.

<sup>4</sup> seis lanchas de vigilancia aduanera que corresponden a los números de construcción 62 a 67, inclusive y, al igual que sucediera con las tres barcazas citadas, también fueron construidas en dique seco.

<sup>5</sup> Se trata de tres embarcaciones auxiliares, números de construcción 83, 84 y 85.

<i>Guadalete</i>	1933	JOP de Cádiz	20
<i>Pontona</i>	1933	Babcock & Wilcox	23
<i>Jaizkibel</i>	1934	JOP de Pasajes	327
<i>Bikaba</i>	1934	Izaguirre y Cía.	10
<i>Fernando Poo</i>	1935	Compañía Trasmediterránea	6.914
G-20 a G-29 <sup>6</sup>	1935	Armada de México	173

Fuente: AA.VV. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España (1998)*. Lid Editorial Empresarial. Lista Oficial de Buques de España (1933). Archivo del autor

### Euskalduna (1943-1975)

<b>Buque</b>	<b>Entrega</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>José Calvo Sotelo</i>	1943	CAMPSA	8.452
<i>Pagasarri</i>	1944	Cipriano Ojeda Pérez	161
<i>Urko</i>	1944	Cipriano Ojeda Pérez	143
<i>Santichu</i>	1945	Jauregui y Compañía	187
<i>Puebla</i>	1945	Benigno Alonso Morán	143
<i>José Ramón Ciriza</i>	1945	Ciriza Huerta	162
<i>Macaya Eme</i>	1945	Domínguez Macaya	149
<i>Macaya Erre</i>	1945	Domínguez Macaya	149
<i>Cristo de Urdaburu</i>	1945		146
<i>Monte Udala</i>	1948-7	Naviera Aznar	8.210
<i>Campamento</i>	1951	CAMPSA	8.452
<i>Covadonga</i>	1953	Compañía Trasatlántica Española	10.225
<i>Ciudad de Toledo</i>	1956	Compañía Trasmediterránea	9.797
<i>Monte Arucas</i>	1956-3	Naviera Aznar	4.691
<i>Lago Isoba</i>	1958-4	Naviera Lagos	1.556
<i>Lago Enol</i>	1958-5	Naviera Lagos	1.575
<i>Navahermosa</i>	1958	Cetramar	971
<i>Navalhorno</i>	1958-11	Cetramar	971
<i>Navacerrada</i>	1959-3	Cetramar	971
<i>Navafría</i>	1959	Cetramar	971
<i>Monte Anaga</i>	1959-10	Naviera Aznar	6.813
<i>Monte Pagasarri</i>	1959-9	Naviera Aznar	8.344
<i>Monte Umbe</i>	1959-4	Naviera Aznar	9.871
<i>Monte Peñalara</i>	1960-6	Naviera Aznar	8.279
<i>Cigorella</i>	1960	Marítima Astur	337
<i>Ter</i>	1960	Naviera Pinillos	3.312
<i>Duero</i>	1961	Naviera Pinillos	3.312
<i>Arga</i>	1961	Naviera Pinillos	3.312
<i>Monte Palomares</i>	1961	Naviera Aznar	8.366
<i>Martín Zubizarreta</i>	1961-4	Naviera Vascongada	8.215
<i>Princesa Leopoldina</i>	1962	Cía. Navegação Costeira	9.696
<i>Ursula C</i>	1962	H.F. Cordes	1.100
<i>Slitan</i>	1962	Karlander	1.119
<i>Sletta</i>	1962	Karlander	1.119
<i>Ask</i>	1963	Kjerland	2.875

<sup>6</sup> Corresponde a diez buques guardacostas contratados por el Gobierno de México para la Armada del país azteca, construcciones números 103 a 112, ambos inclusive. Los trabajos comenzaron en febrero de 1934 y fueron puestos a flote y entregados en el transcurso de 1935

<i>Linglea</i>	1963-10	Hindlea Shipping	1.105
<i>Kong Alf</i>	1963	Hindlea Shipping	1.176
<i>Roy</i>	1964	Kjerland	2.875
<i>Luchana</i>	1964-1	Naviera Bilbaína	8.250
<i>Guayana</i>	1964	Skogland	3.541
<i>Boreas</i>	1964	Skogland	3.651
<i>Finse<sup>7</sup></i>	1964	Johannsens	3.651
<i>Pinto</i>	1964	Paul Wilson	3.697
<i>Mango</i>	1964	Meidells	2.809
<i>Fosum</i>	1964	Lovenskiold	3.704
<i>Butratés</i>	1964	Butano	1.500
<i>Monte Sollube</i>	1965-6	Naviera Aznar	8.304
<i>Monte Saja</i>	1965-10	Naviera Aznar	8.271
<i>Pinto</i>	1965		3.697
<i>Butatrés</i>	1965-5	Butano	1.500
<i>Butacuatro</i>	1965-8	Butano	1.500
<i>Benimuslem</i>	1965	Neasa	1.946
<i>Conde de Abásolo</i>	1966-3	Naviera Vascongada	8.302
<i>Pino del Agua</i>	1966	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>Imias</i>	1966-6	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>José Luis Aznar</i>	1966-6	Naviera Bilbaína	8.300
<i>Vizcaya</i>	1966	Naviera Vascongada	14.449
<i>Monte Saja</i>	1966-10	Naviera Aznar	8.247
<i>Portugaleta</i>	1967-7	Naviera Vizcaína	4.526
<i>Plencia</i>	1968-2	Naviera Vizcaína	4.261
<i>Monte Zalama</i>	1967-8	Naviera Aznar	15.369
<i>Alexander Hamilton</i>	1967	Margas Shipping Co. Inc.	8.294
<i>Garciani</i>	1968-1	Nicomedes García	8.275
<i>Manuel Campos</i>	1968-6	Clemente Campos y Cía.	4.259
<i>Mirenchu</i>	1968-10	Clemente Campos y Cía.	4.259
<i>Monte Zaraya</i>	1968-5	Naviera Aznar	15.379
<i>Lujúa</i>	1968-8	Naviera Bilbaína	15.494
<i>Monte Zapola</i>	1969-1	Naviera Aznar	15.490
<i>Serantes</i>	1969-10	Naviera Vascongada	15.494
<i>Adriana</i>	1969-4	Naviera Vascongada	4.229
<i>Eolo</i>	1969-6	Naviera Bilbaína	4.229
<i>Monte Zamburu</i>	1969-12	Naviera Aznar	15.517
<i>Dominica A</i>	1969	Industria Pesquera Hondureña (100)	109
<i>Banderas</i>	1970-2	Naviera Vascongada	15.528
<i>North Wind</i>	1970-3		11.328
<i>Lekeitio</i>	1970-6	Naviera Bilbaína	15.558
<i>South Wind</i>	1970-6		10.197
<i>West Wind</i>	1970-8		10.197
<i>David, Marquess of Milford Haven</i>	1970-10	Sea Victory Cía. Nav.	11.306
<i>Jocelyne</i>	1970-12	Tatuani Shipping Co.	11.525
<i>Aegis Stoic<sup>8</sup></i>	1971-4	Aegis Shipping Co.	11.208
<i>Aegis Kingdom</i>	1971	Aegis Shipping Co.	15.387
<i>Aegis Bravery</i>	1971	Aegis Shipping Co.	15.387
<i>Aegis Destiny</i>	1971	Aegis Shipping Co.	15.387
<i>Aegis Scope</i>	1971-6	Aegis Shipping Co.	11.184

<sup>7</sup> En 1972 fue transformado en petrolero y renombrado *Ashurst*.

<sup>8</sup> Botado como *Faith Eusladuna*. Terminado en abril de 1971, entró en servicio en mayo de 1971 renombrado *Aegis Stoic*.

<i>Aegis Progress</i>	1971	Aegis Shipping Co.	15.429
<i>Aegis Harvest</i>	1972-2	Aegis Shipping Co.	11.225
<i>Aegis Wisdom</i>	1972-5	Aegis Shipping Co.	11.069
<i>Erdemir</i>	1972	Turkish Cargo Lines	15.843
<i>Erzurum</i>	1972	Turkish Cargo Lines	15.843
<i>Ratna Kirti</i>	1972	Ratnakar Shipping Co.	11.192
<i>Aegis Blaze</i>	1972-10	Aegis Shipping Co.	11.185
<i>Deusto</i>	1972-12	Naviera Bilbaína	15.525
<i>Marta</i>	1973-6	Naviera Vascongada	11.383
<i>Cobetas</i>	1973-8	Naviera Vascongada	15.525
<i>Ratna Manorama</i>	1973	Ratnakar Shipping Co.	11.192
<i>Cunard Champion</i>	1973-8	Cunard Line	14.893
<i>Cunard Chieftain</i>	1973-11	Cunard Line	14.871
<i>Aegis Sonic</i>	1973-12	Aegis Shipping Co.	12.376
<i>Aegis Atomic</i>	1974	Aegis Shipping Co.	12.416
<i>Aegis Heroic</i>	1974-2	Aegis Shipping Co.	12.376
<i>Dinara</i>	1974-2	Slobodna Plovivda	15.398
<i>Coijeta Zuzoric</i>	1974-4	Atlantska Plovibda	15.398
<i>Aegis Atomic</i>	1974-5	Aegis Shipping Co.	12.416
<i>Aegis Doric</i>	1974-7	Aegis Shipping Co.	12.416
<i>Aegis Magic</i>	1974	Aegis Shipping Co.	12.621
<i>Aegis Majestic</i>	1974	Aegis Shipping Co.	12.603
<i>Aegis Topic</i>	1974-12	Aegis Shipping Co.	12.498
<i>Aegis Mystic</i>	1975-4	Aegis Shipping Co.	12.644
<i>Aegis Lyric</i>	1975-9	Aegis Shipping Co.	12.376
<i>Aegis Cosmic</i>	1975	Aegis Shipping Co.	12.147
<i>Aegis Dynamic</i>	1975	Aegis Shipping Co.	12.676
<i>Aegis Logic</i>	1975	Aegis Shipping Co.	12.498
<i>Ratna Nandini</i>	1975	Ratnakar Shipping Co.	12.734
<i>Ratna Sobhana</i>	1975	Ratnakar Shipping Co.	12.734
<i>Lok Vinay</i>	1975-11	Mogul Line Ltd. India	12.726
<i>Lok Vikas</i>	1975-12	Mogul Line Ltd. India	12.726
<i>Lok Vivek</i>	1975-12	Mogul Line Ltd. India	12.726

Fuente: AA.VV. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España (1998)*. Lid Editorial. Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). AA.VV. *Marina Mercante en el País Vasco (1960-1990)*. Ingeniería Naval (1943-1975). Archivo del autor.

### Astillero de Sestao (1919-1935)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Conde de Zúbiria</i>	1919	Altos Hornos de Vizcaya	3.278
<i>Marqués de Chávarri</i>	1919	Altos Hornos de Vizcaya	3.278
<i>Víctor de Chávarri</i>	1919-6	Altos Hornos de Vizcaya	3.324
<i>Fernando L. de Ibarra</i>	1919	Altos Hornos de Vizcaya	3.324
<i>Galindo</i>	1920	Altos Hornos de Vizcaya	
<i>Chivichiaga</i>	1920	Compañía Marítima Bermeo	4.485
<i>Torrintero</i>	1920	Compañía Marítima Bermeo	4.485
<i>Mar Blanco</i>	1920	Compañía Marítima del Nervión	3.409
<i>Mar Caribe</i>	1920	Compañía Marítima del Nervión	3.409
<i>Gabarra (I)</i>	1920	Altos Hornos de Vizcaya	346

<i>Gabarra (II)</i>	1920	Altos Hornos de Vizcaya	346
<i>Grúa flotante</i>	1921	SECN Sestao	78
<i>Mar Negro</i>	1921	Compañía Marítima del Nervión	2.947
<i>Mar Adriático</i>	1921	Compañía Marítima del Nervión	2.947
<i>Aldecoa</i>	1922	Francisco Aldecoa	6.088
<i>Cabo Roche</i>	1922	Ibarra y Cía.	2.775
<i>Cabo Huertas</i>	1922	Ibarra y Cía.	2.775
<i>Alfonso XIII<sup>9</sup></i>	1923	Compañía Trasatlántica Española	10.551
<i>C-7</i>	1923	Tabacalera	31
<i>C-8</i>	1923	Tabacalera	31
<i>C-9</i>	1923	Tabacalera	31
<i>C-10</i>	1923	Tabacalera	31
<i>C-11</i>	1923	Tabacalera	31
<i>C-12</i>	1923	Tabacalera	31
<i>Grúa flotante</i>	1924	JOP Vigo	627
<i>Gánguil (I)</i>	1928	Soc. General Obras y Construcciones	102
<i>Gánguil (II)</i>	1928	Soc. General Obras y Construcciones	102
<i>Cabo San Antonio</i>	1930	Ibarra y Cía.	12.275
<i>Vizcaya</i>	1930-12	JOP Bilbao	912
<i>Cadagua</i>	1931	JOP Bilbao	992
<i>Asúa</i>	1931	JOP Bilbao	992
<i>Gobelas</i>	1931	JOP Bilbao	992
<i>Cabo San Agustín</i>	1932	Ibarra y Cía.	12.589
<i>Cabo Santo Tomé</i>	1932	Ibarra y Cía.	12.589
<i>San Juan de Nieva</i>	1934	JOP Avilés	329
<i>Sabugo</i>	1934	JOP Avilés	329
<i>Dómine</i>	1935	Compañía Trasmediterránea	6.914
<i>A-4</i>	1935	Armada española	320
<i>G-3</i>	1936	Armada española	630

Fuente: AA.VV. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España (1998)*. Lid Editorial. Lista Oficial de Buques de España (1933). AA.VV. *Marina Mercante en el País Vasco (1960.1990)*. Ingeniería Naval (1943-1975). Archivo del autor.

### Astillero de Sestao (1943-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Urbínaga</i>	1943	SECN Sestao	200
<i>Mareiro</i>	1944	PYSBE	1.359
<i>Tifón</i>	1944	PYSBE	1.359
<i>Álava</i>	1944-5	Marítima Zorroza	2.559
<i>Ayala</i>	1944-9	Marítima Zorroza	2.559
<i>Segre</i>	1944	Compañía Marítima Frutera	2.747
<i>Aquilón</i>	1945	PYSBE	1.359
<i>Vendaval</i>	1945	PYSBE	1.359
<i>Tajo</i>	1945	Compañía Marítima Frutera	2.747
<i>Benicasim</i>	1945-10	NEASA	2.746
<i>Alisio</i>	1945	PYSBE	1.359
<i>Tornado</i>	1946	PYSBE	1.359
<i>Benicarló</i>	1946-3	NEASA	2.746

<sup>9</sup> Construcción n° 1 del citado astillero, hasta su entrega transcurrieron algo más de siete años.

<i>Alcalá</i>	1947	COFRUNA	2.603
<i>Alcázar</i>	1947	COFRUNA	2.603
<i>Benidorm</i>	1948	NEASA	2.746
<i>Monte Urbasa</i>	1948-4	Naviera Aznar	10.142
<i>Dícido</i>	1948	Altos Hornos de Vizcaya	1.142
<i>Monte Urquiola</i>	1949	Naviera Aznar	7.722
<i>Villagarcía</i>	1950	Empresa Nacional Elcano	2.542
<i>Villaviciosa</i>	1950	Empresa Nacional Elcano	2.542
<i>Monte Ulía</i>	1952-3	Naviera Aznar	10.122
<i>Guadalupe</i>	1953	Compañía Trasatlántica Española	10.225
<i>Marqués de Triano</i>	1953-10	Altos Hornos de Vizcaya	2.560
<i>Brisa</i>	1954	PYSBE	1.359
<i>Bochorno</i>	1954	PYSBE	1.359
<i>Solano</i>	1954	PYSBE	1.359
<i>Regañón</i>	1954	PYSBE	1.359
<i>Benisanet</i>	1954	NEASA	2.838
<i>Alfonso de Churrua</i>	1954-7	Altos Hornos de Vizcaya	2.560
<i>Cheu<sup>10</sup></i>	1955-1	Altos Hornos de Vizcaya	920
<i>Cabo San Roque</i>	1957	Ibarra y Cía.	14.491
<i>Campoverde</i>	1958-3	CAMPSA	6.638
<i>Campoblanco</i>	1958	CAMPSA	6.638
<i>Beniel</i>	1958-11	NEASA	3.234
<i>Benizar</i>	1959-2	NEASA	3.234
<i>Virazón</i>	1958	PYSBE	1.417
<i>Cabo San Vicente</i>	1959-6	Ibarra y Cía.	14.491
<i>Huracán</i>	1959	PYSBE	1.417
<i>Céfiro</i>	1959	PYSBE	1.417
<i>Alejandro Zubizarreta</i>	1959-9	Naviera Vascongada	6.151
<i>Deusto</i>	1960-1	Naviera Vascongada	6.273
<i>Conde del Cadagua</i>	1959-7	Altos Hornos de Vizcaya	3.853
<i>Juan T. de Gandarias</i>	1959-10	Altos Hornos de Vizcaya	3.853
<i>Valentina Frías</i>	1960-5	Naviera Vascongada	8.691
<i>Las Arenas</i>	1960-8	Naviera Bilbaína	6.365
<i>Conde de Fontanar</i>	1960	Marítima Zorroza	8.691
<i>Campocerrado</i>	1961	CAMPSA	6.618
<i>Princesa Isabel</i>	1962	C.N. Costeira (Brasil)	8.788
<i>Camporraso</i>	1962-12	CAMPSA	6.601
<i>C-1</i>	1962	Carib Steamship Co.	4.160
<i>C-2</i>	1962	Carib Steamship Co.	4.160
<i>C-3</i>	1962	Carib Steamship Co.	4.160
<i>Camporrubio</i>	1963-7	CAMPSA	6.618
<i>Chartwood</i>	1963-4	William F. Fenwich	9.384
<i>Sierra Estrella</i>	1964	Marítima del Norte	1.486
<i>Ondárroa</i>	1964	Naviera Vizcaína	8.259
<i>Bermeo</i>	1964-4	Naviera Vizcaína	8.153
<i>Orient Mariner</i>	1964-3	Orient Mid-East Lines	9.554
<i>Playa de las Canteras</i>	1964	Naviera de Canarias	1.568
<i>Playa de Maspalomas</i>	1965	Naviera de Canarias	1.568
<i>El Jigüe</i>	1965	Empresa Navegación Mambisa	9.408
<i>13 de Marzo</i>	1965-8	Empresa Navegación Mambisa	9.408
<i>Sierra Estrella</i>	1965-2	Marítima del Norte	763
<i>Sierra Espuña</i>	1965-4	Marítima del Norte	763

<sup>10</sup> Resultado de la transformación del gánguil *Benedicta*.

<i>Sierra Escudo</i>	1965-5	Marítima del Norte	731
<i>Antonio Lucio</i>	1965	S.M. Duro Felguera	2.270
<i>Cedro</i>	1965	García Miñaur	224
<i>Roble</i>	1965	García Miñaur	224
<i>La Plata</i>	1965-12	Empresa Navegación Mambisa	9.408
<i>Guisa</i>	1966	Empresa Navegación Mambisa	9.408
<i>AHV</i>	1966	Altos Hornos de Vizcaya	52
<i>Fuencisla</i>	1966-8	Dirección General de Puertos	710
<i>Fresnedo</i>	1966-9	Dirección General de Puertos	710
<i>Fuensanta</i>	1966-11	Dirección General de Puertos	710
<i>Virgen del Rocío</i>	1966-9	Dirección General de Puertos	1.557
<i>Virgen de la Peña</i>	1966-7	Dirección General de Puertos	1.557
<i>Ibn Daoud</i>	1966		1.401
<i>Santa Cruz de Tenerife</i>	1966	Compañía Trasmediterránea	9.777
<i>Ciudad de Compostela</i>	1967-4	Compañía Trasmediterránea	9.777
<i>Mar Cantábrico</i>	1967-2	Compañía Marítima del Nervión	8.229
<i>Playa del Médano</i>	1967-7	Naviera de Canarias	1.603
<i>Isla de la Juventud<sup>11</sup></i>	1967-12	Centro Investigaciones Pesqueras Cuba	1.556
<i>Tariq</i>	1967		2.786
<i>El Idrissi</i>	1967		2.659
<i>Zaragoza</i>	1968-5	CEPSA	51.832
<i>Deneb</i>	1968-8	Marítima de Fertilizantes	3.377
<i>Inca Tupac Yupanqui</i>	1968	Compañía Peruana de Vapores	9.624
<i>Inca Huayna Capac</i>	1969	Compañía Peruana de Vapores	9.624
<i>Inca Capac Yipanqui</i>	1969	Compañía Peruana de Vapores	9.624
<i>Inca Yahuar Huaca</i>	1969	Compañía Peruana de Vapores	9.624
<i>Loyola</i>	1969-3	Naviera Artola	52.111
<i>Adriana</i>	1969	Naviera Vascongada	4.267
<i>Arnberg</i>	1969-12	Lofoten	48.473
<i>Banderas</i>	1970-3	Naviera Vascongada	15.528
<i>Lekeitio</i>	1970-6	Naviera Bilbaína	15.558
<i>Bamberg</i>	1970-7	Lofoten	48.473
<i>Elanchove</i>	1970-9	Naviera Vizcaína	28.274
<i>Aiboa</i>	1970-9	Naviera Galea	28.274
<i>Arcadia Berlín<sup>12</sup></i>	1970		9.567
<i>Niksic</i>	1970	Prekookeanska Plovidba	9.916
<i>Southern Sun</i>	1971-2	Sun Schiffahrts	48.473
<i>Ea</i>	1971-3	Naviera Vizcaína	28.232
<i>Soledad María</i>	1971	Naviera Letasa	40.541
<i>Kopalnia Jezioro</i>	1971	Polska Zegluga Morska	9.043
<i>Kopalnia Piaseczno</i>	1971-6	Polska Zegluga Morska	9.050
<i>Turmalin</i>	1972		10.778
<i>Aquamarin</i>	1972		11.591
<i>Juan David</i>	1972	Juan Perira	192
<i>Dora</i>	1972-8	Dora Shipping	49.808
<i>Marqués de Bolarque</i>	1972-12	Compañía Marítima Zorroza	44.688
<i>Deusto</i>	1972-12	Naviera Bilbaína	15.525
<i>Khanaquin</i>	1973-2	Iraqi Oil Tanker Enterprise	21.375
<i>Ermua</i>	1973-5	Naviera Vizcaína	27.312
<i>Marta</i>	1973-6	Naviera Vascongada	10.998
<i>Orduña</i>	1973-7	Naviera Vizcaína	59.507

<sup>11</sup> Botado como *Arminza*.<sup>12</sup> Botado como *Vizpazar*.



<i>Irene</i>	1973-8	Naviera Bilbaína	10.982
<i>Cobetas</i>	1973-8	Naviera Vascongada	15.525
<i>Buzurgan</i>	1973-9	Iraqi Oil Tanker	21.375
<i>Urquiola</i>	1973-12	Naviera Artola	53.728
<i>Irache</i>	1974-5	Naviera Artola	52.236
<i>Galea</i>	1974-7	Naviera Galea	19.916
<i>Carmen María</i>	1974-8	Naviera Letasa	57.319
<i>King William</i>	1974-2	The Scottish Tanker Co. Ltd.	43.742
<i>María de los Dolores</i>	1974-12	Transportes de Petr6leos	59.323
<i>King George</i>	1975-2	King Line Ltd.	43.742
<i>Ondiz</i>	1975-11	Naviera Artola	64.412
<i>Mercedes María</i>	1975-6	Naviera Letasa	62.805
<i>Damodar Dr. A. Bloch</i>	1975-12	Damodar Bulk Carriers	44.044

Fuente: AA.VV. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España (1998)*. Lid Editorial Empresarial. Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1945-1975).  
AA.VV. *Marina Mercante en el País Vasco (1960-1990)*. *Ingeniería Naval (1943-1975)*. Archivo del autor.

### Tomás Ruiz de Velasco (1944-1975)

<b>Nombre</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Antares</i>	1944	Marcelo Castro Rial	260
<i>Río Manzanares</i>	1944	S.A. Minas de Langreo	256
<i>Miracruz</i>	1945	José A. Lasa Atorrasagasti	202
<i>Asun</i>	1946	José A. Lasa Atorrasagasti	106
<i>Escolí</i>	1946	Ángel Nores Piñeiro	106
<i>Tío Pepe</i>	1947	Naviera Aserradero Jerez	323
<i>Igueldo</i>	1947	Estela	108
<i>Isla Santa Clara</i>	1947	Estela	108
<i>Isla de Izaro</i>	1947	Explotaciones Pesqueras	203
<i>Ogoño</i>	1947	Explotaciones Pesqueras	203
<i>Pilar Anitúa</i>	1948	José Guezuraga	376
<i>Sniace</i>	1948		376
<i>Aloña</i>	1948	Olasaboa	156
<i>Igaratxa</i>	1948	Olasaboa	156
<i>Begoñita</i>	1948	Juan Rodal Barreiro	156
<i>Buenavista</i> <sup>13</sup>	1948	José A. Lasa Atorrasagasti	202
<i>Borrasca</i>	1949	Estela	136
<i>Cardona</i>	1949	Auxtramarsa	344
<i>Marejada</i>	1949	Estela	136
<i>Andiño</i>	1950	Mongavide	122
<i>Arzabal</i>	1950	Mongavide	122
<i>Laga</i>	1950	Alvamar	159
<i>Larra</i>	1950	Alvamar	159
<i>Mary Ángeles</i>	1950	Juan Rodal Barreiro	156
<i>Kuski</i>	1951	Marítima S. Clara	618
<i>Monte Jaizquibel</i>	1951	Sarriegui y Sagarzazu	209
<i>Monte San Marcos</i>	1951	Sarriegui y Sagarzazu	209
<i>Monte San Telmo</i>	1951	Sarriegui y Sagarzazu	171

<sup>13</sup> Botado en 1945 y entregado en 1948. Alargado en 1955.

<i>Monte Santiago</i>	1951	Sarriegui y Sagarzazu	171
<i>Arano</i>	1952	Pesquerías Atlánticas	337
<i>Monte Izarraitz (Tobazo)</i>	1952	Laboa y Compañía	205
<i>Monte Udalaitz (Raca)</i>	1952	Laboa y Compañía	205
<i>Picomar</i>	1953	Miño	626
<i>Puerto de Pajares</i>	1953	Olaveaga	618
<i>Beizama</i>	1953	Pedro Otegui Malcorra	326
<i>Héctor</i>	1953	Pesquera Bilbaína	108
<i>Evaristo Churruca</i>	1953	JOP Bilbao	107
<i>Virgen de Lizarza</i>	1953	Pedro Otaegui Malcorra	301
<i>Finamar</i>	1955	Naviera Vasco-Catalana	683
<i>Montsení</i>	1955	Remolcadores de Barcelona	105
<i>Montblanc</i>	1955	Remolcadores de Barcelona	105
<i>Piconegro</i>	1956	Miño	626
<i>Picogrís</i>	1957	Miño	677
<i>Barazar</i>	1957	Naviera Dirman	619
<i>Valle de Mena</i>	1957	Vasco-Madrileña de Navegación	999
<i>Ine</i>	1957	Tomás Ruiz de Velasco	997
<i>Concar</i>	1958	Vasco-Madrileña de Navegación	993
<i>Conde de Figols</i>	1958	Avilés y Aznar	677
<i>Virgen de la Fuencisla</i>	1959	Antonio García Poveda	988
<i>Elgueta</i>	1960	Naviera Dirman	988
<i>Virgen de Arrixaca</i>	1960	Antonio García Poveda	988
<i>Río Blanco</i>	1960	FLOMERES Paraguay	1.061
<i>Río Apa</i>	1960	FLOMERES Paraguay	1.087
<i>Pirabebé</i>	1960-8	FLOMERES Paraguay	1.087
<i>Salto del Guairá</i>	1960-8	FLOMERES Paraguay	1.087
<i>Villa Florida</i>	1960	FLOMERES Paraguay	153
<i>Curupayty</i>	1960	FLOMERES Paraguay	
<i>Pykysyry</i>	1960	FLOMERES Paraguay	
<i>Tatayibá</i>	1960	FLOMERES Paraguay	
<i>Tutuyí</i>	1960	FLOMERES Paraguay	
<i>Lomas Valentinas</i>	1960	FLOMERES Paraguay	
<i>Río Hijuela</i>	1960	Vasco-Madrileña de Navegación	1.642
<i>Lago Ypoa</i>	1961-10	FLOMERES Paraguay	1.122
<i>Olimpo</i>	1961-10	FLOMERES Parahuay	1.087
<i>Proa Europa</i>	1961	Naviera Proa	1.649
<i>Florida S-1</i>	1962	Gobierno de Uruguay	121
<i>Tacuarembó S-2</i>	1962	Servicio Oceanográfico y Pesca	121
<i>Jejuí</i>	1962-9	FLOMERES Paraguay	492
<i>Vinci</i>	1963	Navigas	1.804
<i>Tomás Ruiz de Velasco</i>	1963	Vasco Madrileña de Navegación	1.722
<i>María del Camino Tartiere</i>	1963	Compañía Vasco-Asturiana	1.802
<i>María Dolores Tartiere</i>	1964	Compañía Vasco-Asturiana	
<i>Newton</i>	1964	Navigas	1.804
<i>Irus</i>	1964-2	Vasco-Madrileña de Navegación	1.596
<i>Cementos Rezola Tres</i>	1965	Cementos Rezola	900
<i>Marichu</i>	1966-1	Clemente Campos y Cía.	1.598
<i>Silvia Segundo</i>	1965	Remolcadores Ibaizábal	101
<i>María de Aránzazu</i>	1966-8	Compañía Vasco-Asturiana	1.683
<i>María de Covadonga</i>	1965-11	Compañía Vasco-Asturiana	1.657
<i>Presidente Stroessner</i>	1966	FLOMERES Paraguay	1.174
<i>Cementos Rezola Galicia</i>	1966-9	Cementos Rezola	896

<i>Pilar Guezuraga</i>	1967-10	José Guezuraga	2.203
<i>Cantonad</i>	1967-7	Vasco-Madrileña de Navegación	2.200
<i>Presidente Carlos A. López</i>	1967	FLOMERES Paraguay	1.174
<i>Guanarí</i>	1968-2	Armada del Paraguay	714
<i>Valle de Orozco</i>	1968-4	Vasco-Madrileña de Navegación	1.506
<i>Valle de Nervión</i>	1968	Vasco-Madrileña de Navegación	1.760
<i>Valle de Ibaizábal</i>	1968	Vasco-Madrileña de Navegación	1.777
<i>Andino</i>	1968	Mengavide	122
<i>Castiello</i>	1969		518
<i>Fosfórico</i>	1969-1	Naviera Química	1.215
<i>Sulfúrico</i>	1969-3	Naviera Química	1.215
<i>Formol</i>	1969-8	Naviera Química	727
<i>Fenol</i>	1969-9	Naviera Química	727
<i>Pilar Urizar</i>	1970-6	José Guezuraga	1.947
<i>Nitríco</i>	1970-6	Naviera Química	1.215
<i>Metanol</i>	1970-8	Naviera Química	490
<i>Navipesa Uno</i>	1970-1	Naviera de Productos Pesados	500
<i>Navipesa Dos</i>	1970-11	Naviera de Productos Pesados	500
<i>Valle de Butrón</i>	1971-1	Vasco-Madrileña de Navegación	1.595
<i>Planta de Mamonal</i>	1971	IFI Colombia	2.426
<i>Planta de Betania</i>	1972	IFI Colombia	2.426
<i>Valle de Orduña</i>	1973-4	Vasco-Madrileña de Navegación	5.236
<i>Valle de Ayala</i>	1973-8	Vasco-Madrileña de Navegación	6.172
<i>Etílico</i>	1973-1	Naviera Química	1.215
<i>Xileno</i>	1974-2	Naviera Química	2.500
<i>Ibn Majid</i>	1974-9		4.901
<i>Tolueno</i>	1975-8	Naviera Química	2.497
<i>Valle de Lujua</i>	1975-9	Vasco-Madrileña de Navegación	6.172
<i>Capitán Alberto Fernández</i>	1975-2	Empresa Navegación Caribe	1.299
<i>Ibn Kaldoun</i>	1975-11		6.445

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). AA.VV. *Mariina Mercante en el País Vasco (1960.1990)*. *Ingeniería Naval (1945-1975)*. Archivo del autor.

### Astilleros del Cadagua (1941-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Mamelena</i>	1941	Ramón Conde y otros	211
<i>Campsa G-1</i>	1946	CAMPSA	100
<i>Campsa G-2</i>	1948	CAMPSA	47
<i>Campsa R-1</i>	1948	CAMPSA	
<i>Manuel Echevarría</i>	1949	M. Echevarría Marcuerquiaga	148
<i>Marina Aguirre</i>	1949	M. Echevarría Marcuerquiaga	148
<i>Plasencia</i>	1950	Colonial Marítima Pesquera	143
<i>Mamelena</i>	1951	Ramón Conde Touriz	211
<i>Ignacio Mercader</i>	1951	Ramón Conde y otros	211
<i>Lerchundi Tomás</i>	1951	Hijos de Tomás Lerchundi	247
<i>Lerchundi Luis</i>	1951	Hijos de Tomás Lerchundi	214
<i>Lerchundi Tomás</i>	1952	Hijos de Tomás Lerchundi	214
<i>Playa de Costarrencala</i>	1952	Ciriza Huarte	203

<i>Playa de Playasu</i>	1952	Ciriza Huarte	203
<i>Evaristo Churruca</i>	1953	JOP Bilbao	
<i>Pedreña</i>	1955	Felipe Escobedo Trujeda	315
<i>Mariposa</i>	1955	Rafael Riva Suardíaz	275
<i>Campanilla</i>	1957-10	CAMPSA	652
<i>Puente Sampayo</i>	1957	Álvarez Entrena	227
<i>Puente San Andrés</i>	1957	Álvarez Entrena	244
<i>Alfonso III</i>	1960	Cía. Naviera-Vascongada	692
<i>Alfonso IV</i>	1960	Cía. Naviera-Vascongada	692
<i>Puente de Heras</i>	1960	Raimundo Domínguez Macaya	214
<i>Puente de Treto</i>	1960	Industrias Marítimas	214
<i>Puente de Vargas</i>	1960	Raimundo Domínguez Macaya	214
<i>Monte Aitzcorri</i>	1961	Leboa y Cía.	535
<i>Monte Aralar</i>	1961	Leboa y Cía.	535
<i>Picoverde</i>	1962-12	Miño	2.389
<i>Ignacio Ferrer</i>	1963	Artaza y Cía.	509
<i>Picoazul</i>	1964-8	Miño	2.444
<i>Camposilo</i>	1965-6	CAMPSA	772
<i>Campolara</i>	1965	CAMPSA	772
<i>Marcelina de Ciriza</i>	1965	Pescafina	2.190
<i>Clodomira</i>	1965-3	Gobierno de Cuba	490
<i>Aquidabán</i>	1965	FLOMERES Paraguay	499
<i>Bermejo</i>	1965	FLOMERES Paraguay	499
<i>Buendía</i>	1965	Ministerio de Obras Públicas	130
<i>Emperador</i>	1965		612
<i>Medregal</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Campotejar</i>	1967-4	CAMPSA	1.834
<i>Campolongo</i>	1967	CAMPSA	1.809
<i>Camposalinas</i>	1968	CAMPSA	1.834
<i>Horus</i>	1969-1	COMATISA	1.599
<i>Eastern Star</i>	1969-4	Kuwait	1.626
<i>Cartago</i>	1969-8	CAMESA	1.809
<i>Tagus</i>	1970-3		1.456
<i>Amasis</i>	1971		2.993
<i>Dollart</i>	1971		3.005
<i>Ring</i>	1971-4		1.137
<i>José María Ramón</i>	20.05.73	Naviera Asón	1.710
<i>Pedro Ramírez</i>	05.08.73	Naviera Asón	1.710
<i>Alcedo</i>	1973		183
<i>Baratz</i>	1974	Lagosta Viva Corp.	183
<i>Txoritxu</i>	1974	Gijon Tasuna	184
<i>Isabel Cuatro</i>	1974	Conservas Garavilla	824
<i>Arosa Sexto</i>	1975-1	S.A. Pesquera Industrial Gallega	1.389
<i>Juan María Soroa</i>	1975	Pesquera Vasco-Montañesa	984
<i>Matxikorta</i>	1975	Cía. Eiskalduna de Pesca	822
<i>Kurtzio</i>	1975		
<i>Playa de Aritzatxu</i>	1975	Pesquera Vasco-Montañesa	984

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). AA.VV. *Mariina Mercante en el País Vasco* (1960.1990). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

## Astilleros y Talleres Celaya (1945-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>María Noriega</i>	1945	Naviera Jata	585
<i>Virgen de la Guía</i>	1949	Pesquera del Nervión	109
<i>Virgen de la Merced</i>	1949	Pesquera del Nervión	109
<i>Puerto de Aspiroz</i>	1955	Ramón Ponlla Fernández	511
<i>Indunaval Primero</i>	1958	ENE	381
<i>Santa Mar</i>	1959	Marítima Santa Clara	354
<i>Clara Mar</i>	1959	Marítima Santa Clara	354
<i>Indunaval Tercero</i>	1959	ENE	659
<i>Sierra Blanca</i>	1960	Marítima del Norte	669
<i>Sierra Bravía</i>	1960	Marítima del Norte	672
<i>Sierra Banderas</i>	1961-1	Marítima del Norte	671
<i>Sota Poveda</i>	1961	Eduardo de la Sota Poveda	291
<i>Atún</i>	1961	Flota Atunera de Cuba	509
<i>Marlina</i>	1962	Flota Atunera de Cuba	508
<i>Villa Florida</i>	1962-9	Gobierno de Paraguay	153
<i>Castero</i>	1963	Flota Atunera de Cuba	655
<i>Aquilina</i>	1963		350
<i>Consuelo Veiga</i>	1964	Manuel Veiga Costas	380
<i>Anchoa</i>	1965		612
<i>Luvimer</i>	1965		181
<i>Altamar</i>	1965	Altamar	644
<i>Damero</i>	1965	Flota Atunera de Cuba	705
<i>Sierra</i>	1966	Flota Atunera de Cuba	705
<i>Bonito</i>	1966	Flota Atunera de Cuba	705
<i>Jurel</i>	1966	Flota Atunera de Cuba	655
<i>Dolores Peris</i>	1967		243
<i>Villa Ana</i>	1967	Montenegro Bastos	426
<i>Juan B. Buesa</i> <sup>14</sup>	1968-10		672
<i>Don San S</i>	1968	Industria Pesquera Hondureña	109
<i>Don Javier S</i>	1968	Industria Pesquera Hondureña	110
<i>Miss Kisna S</i>	1968	Industria Pesquera Hondureña	110
<i>Miss Soraya S</i>	1968	Industria Pesquera Hondureña	110
<i>Siboney</i>	1968-4	Gobierno de Cuba	385
<i>E-1-CE</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-2-CE</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-3-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-4-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-5-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-6-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-7-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-8-CE</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-9-CE</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-10-CE</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>Juan de Akurio</i>	1969	Atumber	750
<i>Mesana</i>	1969-6	Extrammar	652
<i>Longinos S</i>	1969	Industria Pesquera Hondureña	109
<i>Sabin S</i>	1969	Industria Pesquera Hondureña	109

<sup>14</sup> Botado como *Bauprés*.

Josefa Antonia A.	1969	Industria Pesquera Hondureña	109
María Asunción A.	1969	Industria Pesquera Hondureña	104
Laura Franca	1970	Caribgas Inc.	145
Leticia del Mar	1970	Equimar Marítima	766
Pilar del Mar	1970	Equimar Marítima	766
Lola del Mar	1972	Equimar Marítima	698
Miriam del Toro	1972	Toro y Betolaza	790
Playa de Lekeitio	1972	Harinas del Mar	682
Sir Joseph G-B	1972		251
Sir Patrick S	1972		252
Lacue Tres	1972	Máximo Lecue Gutiérrez	201
Somio	1972	Naviera Avilesina	790
José Esquivel	1973	Toro y Betolaza	790
Juan Carlos Toro	1973	Toro y Betolaza	790
Seixo	1973		263
Almeiro	1973	Luis Fernández Iglesias	248
Ibaizábal Uno	1973-12	Remolcadores Ibaizábal	467
Playa de Laida	1974	Montecastro	709
Indiferente	1974	Antonio Ray Bermúdez	263
Sueiras	1974	Manuel López Sueiras	264
Sota Eduardo	1974	Eduardo de la Sota Poveda	800
Sote Alejandro	1975	Eduardo de la Sota Poveda	859
Baleares	1975	ISNASA	1.251
Pilar Roca	1975	José Roca Dopico	192
Ben Amado	1975	Amador Ben López	264
Ormalomar	1975	Ormalomar	247
Chirimoya	1975	Laureano Veloso Pazos	247
Izurdia	1975	Atún	724
Antonio Sampedro II	1975		247

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1950-1975). AA.VV. *Marina Mercante en el País Vasco (1960-1990)*. *Ingeniería Naval (1943-1975)*. Archivo del autor.

### Astilleros Murueta (1946-1975)

Buque	Año	Armador	TRB
Punta Begoña	1946	Francisco Chacártegui	691
Felipe	1948	Transportes Navales	220
Ramales	1949	Transportes Navales	220
Sociedad Gaztelupe	1951	Ángel Martiarena Arrieta	172
Sociedad Gaztelubide	1952	Ángel Martiarena Arrieta	172
Bidebieta	1953	José A. Lasa e Hijos	191
Herrera	1953	José A. Lasa e Hijos	253
Peña de Aya	1954	Joaquín Santos y otros	131
María Teresa Echevarría	1954	M. Echevarría Marcuerquiaga	151
Arteche	1957	Hidroeléctrica Ibérica	145
Virgen de Lodairo	1959	Francisco Rodríguez Pérez	459
Virgen de la Barca	1959	Francisco Rodríguez Pérez	459
Pachi de Chacártegui	1959	Francisco Chacártegui	
Roque Nublo	1960	Lloret y Llinares	243
Tafira	1960	Lloret y Llinares	243
Lequeitio Primero	1961	Cía. Lequeitiana de Pesqueros	182
Lequeitio Segundo	1961	Cía. Lequeitiana de Pesqueros	182

<i>Luna y Sol</i>	1961	Pesquera Larrauri	188
<i>Isla de Miquelón</i>	1961	Explotaciones Pesqueras Expes	434
<i>Amadorcin</i>	1962	Amador Suárez Paisal	186
<i>Río Galdiz</i>	1962	Machichaco	152
<i>Isla de Gaztelu</i>	1962	Tirso Uriarte Vidaurreta	164
<i>Timotea</i>	1962		152
<i>Río Kresala</i>	1963	Isidoro Echevarría	210
<i>Manuel Martínez</i>	1963	José A. Martínez Sempere	158
<i>Nuestra Señora de Gardotxa</i>	1963	Pesquera Reinaku	198
<i>Arteta</i>	1963		268
<i>Gran Rosa de los Vientos</i>	1963	Ignacio Munitiz Lartitegui	190
<i>Estrella de Oriente</i>	1963	Alejandro Marcalda	111
<i>Hermanos Pelayo Malvarez</i>	1963	Alejandro Pelayo Sánchez	206
<i>Almike</i>	1964	Serafín Zenón Zabala	204
<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	1964	Honorio Prendes Menéndez	145
<i>Nuestra Señora de los Remedios</i>	1964	Micaela Ituarte Ubieta	145
<i>Ensenada Portuchiqui</i>	1964	José M. Seoane Vizcaíno	194
<i>María Rosario de Fátima</i>	1964	Mariano Goyeneche Larrauri	127
<i>Villa de Ondárroa</i>	1964	Cooperativa Ur Garin	124
<i>Monte Carrandi</i>	1964	Micaela Ituarte e Hijos	145
<i>Hermoso Verano</i>	1964	Félix Aranzamendi Acarregui	120
<i>Landaverde</i>	1965	Jaime Bermeosolo y Cía.	201
<i>Ondarrutarra</i>	1965	Marbasa	184
<i>Gerardo Toro</i>	1965-11	Naviera Toro y Betolaza	374
<i>Murueta</i>	1965	Prudencio Iturri	177
<i>Narrondo</i>	1966		373
<i>Erandio</i>	1966		74
<i>Nuevo Arnoya</i>	1966	Pesquera Arnoya	227
<i>Talay Mendi</i>	1966	Intxorta	242
<i>Carolina</i>	1966	Ciriaco López Torrontegui	339
<i>Arranondo</i>	1967	Pesqueras Artape	231
<i>Ciudad de Valverde</i>	1967		244
<i>Luz Boreal</i>	1967	Francisco Urresti	231
<i>Avelina</i>	1968	Franco Maruques Barrones	362
<i>Olaberri</i>	1968	Pesquera Laurak-Bat	619
<i>Ola Zar</i>	1968	Pesquera Laurak-Bat	610
<i>María Ángeles Arrúe</i>	1969-6	Naviera Murueta	361
<i>Aznar José Luis</i>	1969-4	Cía. Remolcadores Ibaizábal	383
<i>Cándido Betolaza</i>	1969-5	Naviera Murueta	359
<i>Begoña de Astobiza</i>	1969-9	Naviera Murueta	726
<i>Ignacio Toro</i>	1969-10	Naviera Murueta	361
<i>Punta Cruces</i>	1970	Remolcadores Facal	120
<i>Artabide</i>	1970	Pesquera Artape	232
<i>Txanka</i>	1970	Txanka	219
<i>Itxas Ondo</i>	1970	Marbasa	265
<i>Rivagijón</i>	1971	Rafael Riva Suardíaz	724
<i>Rivanalón</i>	1971	Rafael Riva Suardíaz	724
<i>Anzoras</i>	1972-1	Naviera Murueta	770
<i>Solabarrieta Anayak</i>	1972	Hermanos Solabarrieta	240
<i>Larandagoitia</i>	1972	Txanka	260
<i>Akorda</i>	1972-5	Naviera Murueta	770
<i>Astondo</i>	1972-6	Bilbao Shipping	769
<i>Arri</i>	1972-12	Naviera Murueta	769
<i>Mirentxu</i>	1973	Pesqueras Arago	218

<i>Arketas</i>	1973-6	Naviera Murueta	769
<i>Punta Roca</i>	1973	Maroil	179
<i>Punta Torre</i>	1973	Maroil	179
<i>Rivaneración</i>	1973	Rafael Riva Suardiaz	684
<i>Arinka</i>	1974	Bilbao Shipping	1.124
<i>Axpe</i>	1974-7	Naviera Murueta	769
<i>Arteaga Segundo</i>	1974-12	Naviera Murueta	769
<i>Punta Tambo</i>	1974	SC Catraeiros Lisboa	179
<i>Urre Txindorra</i>	1974	Manuel Echevarría	271
<i>Kantxope</i>	1975	Marbasa	483
<i>Lagunak</i>	1975	Juan Romo Arrieta	271
<i>Kanala</i>	1975-5	Naviera Murueta	1.197
<i>Albiz</i>	1975-11	Naviera Murueta	789

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). AA.VV. *Marina Mercante en el País Vasco (1960.1990)*. *Ingeniería Naval (1943-1975)*. Archivo del autor.

### S.A. Balenciaga (1929-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Blas de Lezo</i>	1929	Luis Madariaga	146
<i>Chacártegui Segundo</i>	1931		216
<i>María Jesusa</i>	1948	Ciriaco Arrizabalaga	149
<i>Bahía de Pasajes</i>	1952	Rufina Aboitiz y otros	254
<i>Abra de Bilbao</i>	1952	Rufina Alboitiz y otros	254
<i>Lashercia</i>	1953	Epifanio P. Larrinaga	264
<i>Bahía Azul</i>	1958	Juan F. Velasco	327
<i>Bahía de Nuestra Señora</i>	1956	Juan F. Velasco	327
<i>Playa de la Concha</i>	1959	Hijos de F. Andonaegui	373
<i>Playa de Ondarreta</i>	1959	Hijos de F. Andonaegui	469
<i>Elizacho</i>	1959	Pedro Otaegui Malcorra	373
<i>Elizondo</i>	1959	Pedro Otaegui Malcorra	373
<i>Sociedad Ollagorra</i>	1961	Martomar	165
<i>Monte Artadi</i>	1961	Arrieta Miner y Cía.	407
<i>Monte Calamendi</i>	1961		167
<i>Polensa</i>	1961	Antonio Léniz Bengoechea	284
<i>Cabo Higuera</i>	1962	Fermín Erquicia Saizar	186
<i>Polensa Tercero</i>	1962	Enrique Rodríguez Polledo	284
<i>Playa de Zumaya</i>	1963	Hijos de F. Andonaegui	499
<i>Pastain</i>	1963		181
<i>Madre de Cristo</i>	1963	Ramón Uribarri Recalde	167
<i>Cruz de Aralar</i>	1963	Redes Pesca	432
<i>Marruchipi</i>	1963	Pesquerías Alza	186
<i>Bahía de Bermeo</i>	1964	Pedro Campos Allica	179
<i>Polensa Quinto</i>	1964	Antonio Léniz Bengoechea	363
<i>Goenaga</i>	1964	José M <sup>a</sup> Pombo Calvete	178
<i>Hermanos Solabarrieta</i>	1964	León Solabarrieta Arrizabalaga	297
<i>Nuevo Madre del Cantábrico</i>	1964	Leandro Azcue Escudero	124
<i>Polensa Cuarto</i>	1965	Antonio Léniz Bengoechea	363
<i>Beatriz</i>	1965	F. Alberdi y Pedro Arbizu	197
<i>Ensenada de Zagustan II</i>	1965	Cooperativa Ur-Gain	125
<i>Paquea Lurrean</i>	1965	Pedro Lazcano Osa	193
<i>Nueco Machichaco</i>	1965	Francisco Olano Astorquiza	193



<i>Ategorrieta</i>	1966	Pesquerías Alza	188
<i>Esmeralda Domínguez</i>	1966		345
<i>Madre Veneranda</i>	1966	Pesquera Bilbaína	235
<i>Pío Baroja</i>	1967	Pesquera Pío Baroja	203
<i>Asteasu</i>	1967	José Otano Echevarría	173
<i>Lasalbe</i>	1967	Romero	498
<i>Lasanta</i>	1967	Romero	498
<i>Isaro</i>	1967	Pedro Castañón Valdés	257
<i>Miya</i>	1967	Miya	231
<i>Ipartza</i>	1967	Eugenio Zabaleta	158
<i>Iparralde</i>	1967	Eugenio Zabaleta	158
<i>Gran Marinela</i>	1967	Pesquería Cavisi	168
<i>Manolita Suárez</i>	1967		129
<i>Pedro Flaño</i>	1967	AREFLASA	268
<i>Sarasua</i>	1967		1.473
<i>Veracruz</i>	1967		162
<i>Mari Pepa Gutiérrez</i>	1967	Antonio López García	129
<i>Urmaya</i>	1968	Enrique Rodríguez Polledo	575
<i>Burgoa Mendi</i>	1968	Salvador González Fernández	203
<i>Nuestra Golondrina</i>	1968	Joaquín López Díaz	137
<i>Costa del Sol</i>	1968	Hermanos Domínguez	169
<i>Mati</i>	1968	Daniel Ponce Ramírez	325
<i>Ama-Sua</i>	1968		310
<i>Nuevo Niño de Belén</i>	1968	Aurelio Bilbao y Cía.	162
<i>Nueva Luz de Gascuña</i>	1968	María Astigarraga Zabala	202
<i>Nueva Luz del Cantábrico</i>	1968	Juan A. Romo	202
<i>Amado</i>	1968	Hermanos Ben López	169
<i>Freipesca Uno</i>	1968	Pescanova	158
<i>Freipesca Dos</i>	1968	Pescanova	158
<i>Freipesca Tres</i>	1968	Pescanova	158
<i>Freipesca Cuatro</i>	1968	Pescanova	158
<i>Freipesca Cinco</i>	1969	Pescanova	158
<i>Gaztelutarrak</i>	1969		188
<i>Zabaleta Anayak</i>	1969	Mauricio Zabaleta Cortázar	257
<i>Isla de Santa</i>	1969	Umberto Verdes Rodríguez	217
<i>Nuevo Virgen de Covadonga</i>	1969		464
<i>Urlea</i>	1970	Naviera Uralar	580
<i>Noreña</i>	1970	Naviera Uralar	493
<i>Uralar</i>	1970	Naviera Uralar	580
<i>Pescavensa Primero</i>	1970	PESCAVEN	176
<i>Pescavensa Segundo</i>	1970	PESCAVEN	176
<i>Sietevillas</i>	1970	Juan Romo Arrieta	233
<i>Sociedad Gaztelupe</i>	1970	Martomar	203
<i>Tauro</i>	1970	Mauricio Espinosa López	150
<i>Anacarmi</i>	1970	José Parada Martínez	267
<i>Prior</i>	1971	Salvador Neira Pérez	190
<i>Pescavensa Tercero</i>	1971	PESCAVEN	176
<i>Pescavensa Cuarto</i>	1971	PESCAVEN	176
<i>Saturran Sar</i>	1971	Pesquera Saturraran	237
<i>Uralar</i>	1971	Naviera Uralar	1.190
<i>Noreña Segundo</i>	1971	Naviera Uralar	493
<i>Arbelaitz</i>	1971	Pesquera Saturrarán	237
<i>Azcárate Berria</i>	1971	Juan Oyenarte Revillado	228
<i>Leizare</i>	1971	Miya	237

<i>Gran Boga Boga</i>	1971	Whiteplain	194
<i>Manuko Ama</i>	1971	Juan B. Uriarte	234
<i>Gomestegui</i>	1971	Vicente Franco Rial	205
<i>Itxas Oratz</i>	1971	Francisco Arauco Acarregui	235
<i>Ibai Ederra</i>	1971	Ondarrutarra	272
<i>Almiketxu</i>	1972	Pesquera Almiketxu	217
<i>Plai Ederra</i>	1972	Plai Ederra	228
<i>Sagail</i>	1972	Pesqueras Elías	222
<i>Andra Maixa</i>	1972	Pesquera Zozuak	286
<i>Aralar'ko Mikel Deuna</i>	1972	Pesquerías Gaztiak	286
<i>Arretxinaga'ko Mikel Deuna</i>	1972	Pesquera Zarrak	286
<i>José Facal</i>	1972		129
<i>Juan Mari</i>	1972	Prego y Echevarría	299
<i>Eliseo Quintanero</i>	1972	Hermanos Ares Otero	255
<i>Endai</i>	1972	Faustino Bedialauneta	233
<i>Goizalde Eder</i>	1972	Goizalde Eder	259
<i>Stuka</i>	1973	Pesquera Vasco-Gallega	321
<i>Mascato</i>	1973		266
<i>Sanga</i>	1973		266
<i>Náutica</i>	1973	Segundo Landa Andicoechea	289
<i>Lanfón</i>	1973	Pesquera Lanfón	271
<i>Katetxe</i>	1973	Pesqueras Onensk	316
<i>Ama Antxine</i>	1973	Agegate Ltd.	235
<i>Noreña Tercero</i>	1973	Naviera Uralar	493
<i>Uralar Segundo</i>	1973	Naviera Uralar	1.190
<i>Puerto de Palos</i>	1974	Mariscos Rodríguez	149
<i>Sagarzazu</i>	1974	José Sagarzazu	235
<i>Sesermendi Bari</i>	1974	Sesermendi Bari	261
<i>Dantzari</i>	1974	Beronda	407
<i>Alcatraz</i>	1974		271
<i>Ogonope</i>	1974	Francisco Eiguren Arego	331
<i>Ondar eder</i>	1974	Ondar Eder	271
<i>Ondar Eder</i>	1974		250
<i>Pesquera Moderna</i>	1974	Pesquera Moderna	278
<i>Itxaski</i>	1974	Pesqueras Elías	330
<i>Itxas Txori</i>	1974	Pesqueras Ondarrotarra	324
<i>Monte Castelo</i>	1974	Ramón López García	236
<i>Bare</i>	1975	Pesqueras Elías	279
<i>Urraki</i>	1975	Naviera Uralar	723
<i>Beguirari</i>	1975	Ignacio Zabaleta Cortázar	193
<i>Ciudad de Santa Eugenia</i>	1975	Ricardo Fernández Lustres	148
<i>Kresala</i>	1975	Armement Auger	281
<i>Antiochus</i>	1975		282
<i>Pernando Azmeketarra</i>	1975		397
<i>Legorpe</i>	1975	Salvador Aguirre Gómez	296
<i>Izarra</i>	1975	Pesqueras Arego	499
<i>Goizalde Argia</i>	1975	Goizalde Eder	234
<i>Txori Erreka</i>	1975	Pesquera Intxorta	288
<i>Urko Mendi</i>	1975	Pesquera Almiketxu	293
<i>Uricen Uno</i>	1975	Uriondo y Cendoya	227

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1943-1975).  
 Archivo del autor.

## Astilleros Luzuriaga (1931-1975)

Buque	Año	Armador	TRB
<i>Nuestra Sra de Pilar nº 2</i>	1931		122
<i>Trincher Alde</i>	1931	Pesquera Vizcaína	116
<i>Trincher Eder</i>	1932	Tomás y Carmen Arrieta	119
<i>Andoanegui Antón</i>	1940	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Andoanegui Petracho</i>	1940	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Andoanegui Bernardo</i>	1943	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Andoanegui Calari</i>	1943	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Urgull</i>	1945		416
<i>Virgen de la Pastora</i>	1945	Pesquera Rodríguez	157
<i>Virgen del Coro</i>	1946	Pesquera Rodríguez	157
<i>Andoanegui Clo</i>	1946	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Andoanegui Javier</i>	1946	Hijas de F. Andoanegui	158
<i>Ingeniero Marquina</i>	1947	JOP Pasajes	122
<i>Mari Ciriza</i>	1948	Casa Ciriza	230
<i>Pili Ciriza</i>	1948	Casa Ciriza	230
<i>Andoanegui Rosario</i>	1950	Hijas de F. Andoanegui	165
<i>Juan María Artaza</i>	1955	Artaza y Cía.	304
<i>Pío X</i>	1961	Campillo F. Y Romero G.	180
<i>San Antonio de Urquiola</i>	1961	Juan M. Erquicia Saiza	184
<i>San Salvador de Guetaria</i>	1961	Agoa	184
<i>Virgen de Aragón</i>	1961	Bordalaborda	435
<i>Virgen de Laguna</i>	1961	Bordalaborda	435
<i>Monte Ixkulín</i>	1961	Felipe Cámara y Cía.	181
<i>Ignacio Artaza</i>	1962	Artaza y Cía.	509
<i>Aránzazu</i>	1962	José Garrido García	184
<i>Akartegui</i>	1962	Manuel Garrido García	184
<i>Akarlanda</i>	1963	Muoro Fisheries	273
<i>Iparragirre</i>	1963	Pesquera Laurak-Bat	186
<i>Cimarrón</i>	1963		240
<i>Pasajes Ancho</i>	1963	Pesqueras del Guadalmesi	261
<i>Pasajes de San Pedrio</i>	1963	Pesqueras del Guadalmesi	261
<i>Pasajes de San Juan</i>	1963	Pesqueras del Guadalmesi	279
<i>Cruz Primero</i>	1964	Garapena	187
<i>Algeciras</i>	1964		389
<i>Juanita de Chacártegui</i>	1964	Francisco Chacártegui	742
<i>Elai</i>	1964	Garrido Pesqueras	307
<i>Nortesur</i>	1964		223
<i>Visitación de Soto</i>	1964	Antonio Cabrera Díaz	223
<i>Conchita Artaza</i>	1965	Artaza y Cía.	471
<i>Miguel</i> <sup>15</sup>	1965		268
<i>Freijeiro</i>	1965	Pesqueras Gómez Pinzón	158
<i>Tharsis</i>	1965	Andrés Rodríguez Corsi	223
<i>Alegorri</i>	1965		217
<i>Peregrino</i>	1965	Vicente García Rodríguez	158
<i>Martimuno</i>	1965	Rafael Regueiro Fernández	186
<i>Terra</i>	1966	Explotaciones Pesqueras Expes	482

<sup>15</sup> En 1981 fue reconvertido en buque oceanográfico, renombrado *Taliarte* y gestionado por el Cabildo Insular de Gran Canaria.

<i>Acamar</i>	1966	Amador Suárez Villa	303
<i>Barandica</i>	1966		240
<i>Nova</i>	1966	Hijos de José Serrats SRC	579
<i>Virgen de la Antigua</i>	1966	Congelmar	261
<i>Borda Aundi</i>	1966-7	Ciriza Huerta	520
<i>Alvamar</i>	1967-1	Sociedad Pescasur	1.272
<i>Puente de Triana</i>	1967	Congeladores Unidos	456
<i>Puente del Carmen</i>	1967	Congeladores Unidos	579
<i>Punta Torrepiá</i>	1967	Talde Lagun	256
<i>Monte Urola</i>	1968	Arrieta Miner y Cía.	396
<i>Punta Purrustarri</i>	1968		256
<i>Acorsa</i>	1968-2	León Marco	752
<i>Castelo</i>	1968-2	León Marco	752
<i>Bueno González</i>	1968-12		700
<i>Álvarez Entrena Segundo</i>	1969	Álvarez Entrena	860
<i>Álvarez Entrena Tercero</i>	1969	Álvarez Entrena	860
<i>Donosti</i>	1969	Pesquera Laurak-Bat	478
<i>Iruña</i>	1969	Pesquera Laurak-Bat	478
<i>Olabarría</i>	1969	Pesquera Laurak-Bat	289
<i>Gure Ametza</i>	1970	Glasaboa	383
<i>La Peñuca</i>	1970-3	Pesquerías Alonso	1.326
<i>Gure Ametza II</i>	1971	Gure Ametza	383
<i>Dargahan 1</i>	1971-2	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Dargahan 2</i>	1971-2	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Dargahan 3</i>	1971-2	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 4</i>	1971-3	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 5</i>	1971-3	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 6</i>	1971-3	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 7</i>	1971-4	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 8</i>	1971-4	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 9</i>	1971-4	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 10</i>	1971-5	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 11</i>	1971-5	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 12</i>	1971-5	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 13</i>	1971-7	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 14</i>	1971-7	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Darhagan 15</i>	1971-7	Persian Gulf Fisheries	123
<i>Sligo</i>	1971		739
<i>Kerry</i>	1972		739
<i>Peña Blanca</i>	1972	Eustaquio Sagarzazu	207
<i>Chemaypa</i>	1973	Pedro Zapiain Darceles	292
<i>Juni</i>	1973-5	Utgerdarfelagid Juni STA	942
<i>Snorri Sturluson</i>	1973-9	Grandi H/f	979
<i>Martimuno II</i>	1973	Pesqueras Ondatxo	256
<i>José María Artaza</i>	1973		675
<i>Monte Alleru</i>	1973	Felipe Cámara y Cía.	278
<i>Euskal Berría</i>	1973	Pesquera Olabarría	256
<i>Ingolfur Arnarson</i>	1973-12	Baejarutgerd Reykjavikur	969
<i>Peregrino Segundo</i>	1974	Vicente García Rodríguez	234
<i>Jean Masset</i>	1974	Armement les Doris	481
<i>Monte Alén</i>	1974	Gardemar	265
<i>Magritte</i>	1974	S.A. Louis Battez	482
<i>Alay Alde</i>	1974	Emilio Fernández López	263
<i>Urgain Bat</i>	1974	Pesquera Urgain	206

<i>Urgain Bi</i>	1974	Pesquera Urgain	206
<i>Goitume Primero</i>	1974	Goitume	304
<i>Versalles</i>	1974	Juan M. Erquicia	243
<i>Gascogne III</i>	1974-9		300
<i>Kaldbakur</i>	1974-10	Utgerdarfelag Akureyrings H/f	941
<i>Peoria</i>	1974-12	SARMA	290
<i>Hardbakur</i>	1975-2	Baejarutgerd Reykjavikur	941
<i>Urgain Iru</i>	1975		206
<i>Versalles Segundo</i>	1975	Juan N. Erquicia	243
<i>Lua Nova</i>	1975	Ricardo Gómez Carro	181
<i>Lua Crescente</i>	1975	Ricardo Gómez Carro	181
<i>Lua Chea</i>	1975	Vicente Gómez Carro	181
<i>Amuko</i>	1975	Eustaquio Sagarzazu Echeveste	227
<i>Madre</i>	1975	Pescafer	247
<i>Monte Xoxote</i>	1975	Pesqueras Loyola	413
<i>Canarte</i>	1975		265
<i>Peña Verde</i>	1975	Ignacio Nogueras Aguirrezabala	227
<i>Calo Berria</i>	1975	Pesqueras del Norte	248
<i>Isidoro Artaza</i>	1975	Artaza y Cía.	697

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

### Astilleros Zamakona (1966-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Santa Fé</i>	1966	A.G. Amengual	237
<i>Bahía de Santoña</i>	1967	Cooperativa Bahía de Santoña	120
<i>Punta Galea</i>	1968	Ministerio Obras Públicas	258
<i>Punta Lucero</i>	1968	Ministerio Obras Públicas	258
<i>Sonia Rosal</i>	1968	José Martí Peix	217
<i>Itxas Gane</i>	1968	Antonio Murelaga	209
<i>Montenegro</i>	1968	Cooperativa Montenegro	121
<i>Nuevo Jesús de Belén</i>	1968	Aurelio Bilbao y Cía.	152
<i>Choquero</i>	1969	José Calvo Calvo	153
<i>Franper</i>	1969	Francisco Pérez Pérez	164
<i>Periloja</i>	1970	Francisco Jaldón Díaz	217
<i>Fillaoucene I</i>	1970	Mohamed Benchaida	102
<i>Imperial I</i>	1970		157
<i>Imperial II</i>	1970		157
<i>Imperial III</i>	1970		151
<i>Imperial IV</i>	1970		151
<i>Playa de Matalenas</i>	1971	Emilio y José Martín	150
<i>Uztargi</i>	1971	Pesqueras Uztargi	184
<i>Norberto</i>	1971		101
<i>Este</i>	1971		101
<i>Sukari</i>	1972	Sukari	154
<i>Navegante Magallanes</i>	1972	Nicolás Riveira Iglesias	252
<i>Imperial V</i>	1972		162
<i>Imperial VI</i>	1972		162
<i>Imperial VIII</i>	1972		162
<i>Imperial IX</i>	1972		162
<i>Imperial X</i>	1972		162

<i>Imperial XI</i>	1972		162
<i>Imperial XII</i>	1972		162
<i>Imperial XIV</i>	1972		162
<i>Demeku'ko-Ama</i>	1972	Fernando Urlondo Bajeneta	154
<i>Nuevo Tontorramendi</i>	1972	José Luis Aranzamendi	268
<i>Beti San Luis</i>	1972	Echevarría Olaizola	147
<i>En Najah</i>	1972	OAP	115
<i>En Nasr</i>	1972	OAP	115
<i>El Amel</i>	1972	OAP	115
<i>El Amine</i>	1972	OAP	105
<i>El Batal</i>	1972	OAP	115
<i>El JabbaR</i>	1972	OAP	115
<i>El Jalil</i>	1972	OAP	115
<i>Es Sabah</i>	1972	OAP	105
<i>El Jamil</i>	1973	OAP	115
<i>El Amir</i>	1973	OAP	115
<i>Ech Chiheb</i>	1973	OAP	115
<i>El Abed</i>	1973	OAP	115
<i>El Badr</i>	1973	OAP	115
<i>El Kamel</i>	1973	OAP	115
<i>El Kaoukeb</i>	1973	OAP	115
<i>El Koutb</i>	1973	OAP	115
<i>Navegante Magallanes 2ª</i>	1973	Juan Fermín Santos Fernández	272
<i>Josefina Madarro</i>	1973	Pesqueras Madarro	229
<i>Es Sari</i>	1974	OAP	115
<i>El Assifa</i>	1974	OAP	115
<i>El Hatif</i>	1974	OAP	115
<i>Er Raad</i>	1974	OAP	105
<i>Bogavante</i>	1974	Pesqueras Bogavante	284
<i>Playa de Laga</i>	1974	PEVASA	197
<i>Ciudad Sonrisa</i>	1974	José Sánchez Núñez	230
<i>Gorricho Primero</i>	1974	Pesquera Gorricho	298
<i>Gorricho Segundo</i>	1974	Pesquera Gorricho	298
<i>Río Neira</i>	1975	Fomento Pesquero del Noroeste	268
<i>Playa de Samil</i>	1975	Antonio Otero Meitin	197
<i>Playa de Somo</i>	1975	PEVASA	197
<i>Lembranza</i>	1975	Abelardo Travieso Iglesias	192
<i>Río das Pedras</i>	1975		269
<i>Cachaza</i>	1975	Consuelo Pazos	180
<i>Peix del Mar Segundo</i>	1975	José Martí Peix	238

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1968-1975). Archivo del autor.

### Marítima de Axpe (1964-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Alpes</i>	1964		747
<i>Juan Ignacio</i>	1964		188
<i>Nuska</i>	1964	Pesquera Albri	794
<i>Vieirasa Tres</i>	1965-5	Eduardo Vieira	903
<i>Virgen de la Estrella</i>	1965-11	Transhue	1.078

<i>Pargo</i>	1966-8	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Mero</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Avior</i>	1966-10		765
<i>Yeyo</i>	1967		1.173
<i>Asón</i>	1967	Pesqueras Puerto Chico	458
<i>Teresa</i>	1967		592
<i>Arosa Segundo</i>	1967		589
<i>Arosa Tercero</i>	1967		589
<i>Cantábrico</i>	1967-12		430
<i>Maru</i>	1968	Evaristo Pérez Campos	453
<i>Gure Campolibre</i>	1968	Atunera Vasco-Canaria	453
<i>Teresa del Mar</i>	1968-8	Equimar Marítima	691
<i>José Cornide</i>	1968	Agrupesca	666
<i>E-46-MA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-47-MA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-48-MA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-49-MA</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-50-MA</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>E-51-MA</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	110
<i>Alcotán</i>	1969		497
<i>Castiello</i>	1969-4	Naviera del Nalón	686
<i>Pescagel</i>	1970	Eveba (Venezuela)	557
<i>Bacanova</i>	1970	Eveba (Venezuela)	557
<i>Beatriz del Mar</i>	1970	Contenemar	1.987
<i>Jagua</i>	1970	Flota Cubana de Pesca	586
<i>Alcaraván</i>	1971		586
<i>Sol de Copabana</i>	1971		1.517
<i>Bermeotarrak</i>	1972	Juan Garay Campos	750
<i>Jai-Alai</i>	1972	Pesqueras Echebaster	478
<i>Agustín Primero</i>	1972		1.359
<i>Navarra</i>	1973		1.397
<i>Cap Sizun</i>	1973		1.484
<i>Txori</i>	1973	INPESCA	857
<i>Jon Vidalin</i>	1974-2	Meitilin H/f	451
<i>Ereka</i>	1974	Lagunak	209
<i>Glenan</i>	1974	COBRECAF	915
<i>Isabel Dos</i>	1974	Conservas garavilla	824
<i>Chief II</i>	1975	Aztec Trading Co.	247
<i>Aterpe-Alai</i>	1975	Pesqueras Echebaster	988
<i>Isabel Cinco</i>	1975	Conservas Garavilla	1.065
<i>Naranco</i>	1975	Europesca	1.146
<i>Bermeotarak Dos</i>	1975	Juan Garay Campos	611

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1965-1975). Archivo del autor.

### S.L. Ardeag (1956-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Chueca</i>	1956	Luis de Otero	367
<i>San Salvador de Soreasu</i>	1960	Pesqueras Loyala Zubeldía	184
<i>Virgen Amada</i>	1961	Asterrika	182

<i>Nuestra Señora de Olatz</i>	1961	Pesqueras Loyola SRC	184
<i>Nuestra Señora del Castillo</i>	1961	Pesqueras Loyola SRC	184
<i>Arrillaga</i>	1963	Alejandro Arrillaga Bonazategui	112
<i>Nuevo San Luis</i>	1963	Echevarría Olaizola	107
<i>Divino Jesús de Praga</i>	1964	Manuel Larrinaga Idiaquez	107
<i>Ipar</i>	1964	Domingo Bontiqui Andonegui	107
<i>Flor de Primavera</i>	1964	Nicolás Echevarría Brigido	115
<i>Guillermita</i>	1964	José A. Vaqueriza Larrinaga	107
<i>San Cayetano</i>	1965	Eulogio y Oliden Jonova	107
<i>Cala de Chimistarra</i>	1965	Machet	138
<i>Asmor</i>	1966	Larrauri Hermanos	251
<i>Siempre Sagrada</i>	1967	Pedro Figueredo Alonso	154
<i>Francisco y Begoña</i>	1967	Nemesio Uriondo Bilbao	218
<i>Urondo</i>	1968	Pesquera Estévez Lino	242
<i>Ituarte</i>	1968	Hijos de Segundo Ituarte	161
<i>Jerusalén Argia</i>	1968	Juan Bilbao Erausquin	251
<i>Nuevo Torre de Likona</i>	1968	Juan Arazamendi Eguiguren	129
<i>Larrauri Hermanos</i>	1968	Larrauri Hermanos	242
<i>Padre Flores</i>	1969	Pesquero del Guadalmesi	346
<i>Itxaso</i>	1969	Gerardo Gamecho Herrero	209
<i>Iñigo López Tapia</i>	1970		233
<i>San Eduardo</i>	1970	Miya	249
<i>Ur Zaleak</i>	1970	COSTASA	306
<i>Toki Alai</i>	1971	Pesquera Larrauri	260
<i>Uranondo</i>	1971	Urondo	225
<i>Jerusalén Argitasuna</i>	1971	Juan Bilbao Erausquin	272
<i>Illumbe</i>	1972	Ricardo López Gómez	205
<i>Beti Gure Javier</i>	1972	Beti Gure Javier	160
<i>Beti Sendi Deuna</i>	1972	León Solabarrieta Bedialauneta	154
<i>Andi</i>	1973	Pesqueras Elías	251
<i>Lasaberri</i>	1973	Lasaberri	523
<i>Lasaola</i>	1973	Lasaberri	523
<i>Olaxka</i>	1973	Pesquera Elías	251
<i>Ormaza</i>	1973	Pesquerías Ormararra	300
<i>Sasoeta</i>	1974	Majorangle Ltd.	218
<i>Pellizar</i>	1974	Emilio Fernández López	249
<i>Txingurri</i>	1974	Sánchez y Guzmán	249
<i>Bonea</i>	1975	Bonea	348
<i>Moraime</i>	1975	Industrias Marítimas Gallegas	112

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1960-1975). Archivo del autor.

### Astilleros del Cantábrico (1917-1957)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Asunción (Piles)</i>	1917	S.I. Asturiana Santa Bárbara	245
<i>Santirso</i>	1919	Joaquín Dávila	847
<i>Cajal</i>	1919	Ángel Riva Suardíaz	980
<i>Naranco</i>	1919	Naviera A. Álvarez	984
<i>El Caudal</i>	1921	S.I. Asturiana Santa Bárbara	847
<i>Capricho</i>	1930	Joaquín Vigil Mus	118
<i>Melchuca</i>	1930		125



<i>Mariano Benlluire</i>	1931	J. Cerdeiras C.	142
<i>Goya</i>	1931	M. López Rodríguez	142
<i>Amador</i>	1932	Amador Varela Hevia	256
<i>Los Pozos</i>	1933	Ángel Ojeda Pérez	177
<i>Bayona</i>	1935	Rogelio Calviño	138
<i>Peña Grande, ex Norte</i>	1937	Industrias Marítimas	187
<i>Costa Atlántica</i>	1940	Miguel Ojeda Pérez	143
<i>Costa Mediterránea</i>	1940	Miguel Ojeda Pérez	143
<i>Juan Francisco</i>	1941	Ángel Riva Suardíaz	399
<i>Ifni</i>	1943	Benigno Alonso Morán	153
<i>Costa de Agadir</i>	1943	Benigno Alonso Morán	153
<i>Costa de Oro</i>	1944	V. Serrat Andreu	397
<i>Chiqui</i>	1944	Ángel Riva Suardíaz	398
<i>Manén</i>	1944	Ángel Riva Suardíaz	390
<i>Emfa</i>	1944		153
<i>Juan Francisco</i>	1945	Ángel Riva Suardíaz	399
<i>Cristina Suardíaz</i>	1946	Ángel Riva Suardíaz	399
<i>Samil</i>	1947	José Sibón Pantoja	135
<i>Sayanes</i>	1947	Wenceslao Gandón Casal	135
<i>Ángel Ramón</i>	1948	Ángel Riva Suardíaz	399
<i>Velázquez</i>	1948	Ángel Riva Suardíaz	247
<i>Juan Riva</i>	1949	Ángel Riva Suardíaz	399
<i>Velázquez</i>	1949	Ángel Riva Suardíaz	200
<i>Apóstol San Pablo</i>	1951	Vieira González	328
<i>Apóstol San Pedro</i>	1951-4	Vieira González	260
<i>Maribel Riva</i>	1952	Ángel Riva Suardíaz	648
<i>Melchuca</i>	1952	Ángel Riva Suardíaz	645
<i>Maestrín</i>	1955	Ángel Riva Suardíaz	380
<i>Pachina</i>	1955	Ángel Riva Suardíaz	696
<i>Golondrín</i>	1957	Ángel Riva Suardíaz	284
<i>Toralin</i>	1957	Ángel Riva Suardíaz	398
<i>Capitán Chimista</i>	1960	Fivica	174
<i>Ciudad de La Coruña</i>	1963-7	Ramón Casal Miño	248

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

### Astilleros G. Riera (1917-1962)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Príncipe de Asturias</i>	1917	C.M. Torrelaveguense	398
<i>Lolina</i>	1919-7	Naviera Ángel Álvarez	398
<i>Mariavi</i>	1918	Vapores Costeros	336
<i>Xaquín</i>	1920	Papelera Española	507
<i>Oro</i>	1940	A.M. Valentín del Peral	397
<i>Plata</i>	1946	A.M. Valentín del Peral	397
<i>Tercio Montejurra</i>	1947-5	Luis de Otero	392
<i>Tercio San Miguel</i>	1945	Luis de Otero	392
<i>María del Pilar Graña</i>	1950	Graña Yáñez y C <sup>a</sup>	169
<i>Mina Mary</i>	1948	Nicanor Noval Hevia	392
<i>Arrigunaga</i>	1949	Amador Suárez Paisal	143
<i>Ereaga</i>	1949	Juan Martín Hernández	143
<i>María Elba</i>	1950	Graña Yáñez y C <sup>a</sup>	169
<i>Miguel Fleta</i>	1953	Naviera Ángel Álvarez	527

<i>Maestrín</i>	1956-2	Ángel Riva Suardíaz	380
<i>Rocío Villaverde</i>	1960		232
<i>Costa de Groenlandia</i>	1962	Justo Ojeda Pérez	350

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Archivo del autor.

### Astilleros Fernández Montes (1934-1957)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Don Quijote de Mancha</i>	1934	Á. Suardíaz Valdés	197
<i>Sancho Panza</i>	1934	C. Suardíaz Valdés	197
<i>Alegranza</i>	1942	Pesquerías Atlánticas	169
<i>Vicentuco</i>	1942	Víctor Fernández Ansorena	169
<i>Nicolás Lafuente</i>	1943	Nicolás Lafuente	282
<i>Aries</i>	1945	Naviera del Cantábrico	398
<i>Leo</i>	1946	Naviera del Cantábrico	392
<i>Peña Labra</i>	1946	Industrias Marítimas	167
<i>Peña Vieja</i>	1946	Industrias Marítimas	167
<i>Ana Rosa</i>	1948-5	Compañía Marítima Arosa	392
<i>Borja</i>	1947	Compañía Marítima Arosa	392
<i>Duque del Infantado</i>	1951	Compañía Marítima Arosa	392
<i>Emilia Vieira</i>	1957	Vieira González	153

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

### S.A. Juliana Constructora Gijonesa (1948-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Manuel Salvadores</i>	1948-1		400
<i>Eneas</i>	1950	Pesquera Bilbaína	122
<i>Leñador</i>	1952	Naviera Alvargonzález	361
<i>Cándida Vieira</i>	1957	Vieira González	244
<i>Mercedes Vieira</i>	1957	Vieira González	222
<i>Manuel Vieira</i>	1958	Vieira González	227
<i>Costa de Cuba</i>	1958	Pesquera Ojeda	328
<i>Costa de California</i>	1959	Pesquera Ojeda	417
<i>Puerto de Bilbao</i>	1960	Naviera Vasco-Gaditana	778
<i>Lago Como</i>	1960-9	Naviera Lagos	999
<i>Lago Garda</i>	1960-11	Naviera Lagos	999
<i>Mondalindo</i>	1960	Naviera Cetramar	540
<i>José Pumariño</i>	1961		400
<i>Morcuera</i>	1961		656
<i>Puerto de Gijón</i>	1961	Naviera Vasco-Gaditana	665
<i>Balsfjord</i>	1963		
<i>Dux</i>	1963		
<i>Kong Alf</i>	1963		
<i>Jolanda</i>	1964	Rennie's Coasters	1.176
<i>Eco Sol</i> <sup>16</sup>	1963	Naviera Eco	1.112
<i>Aurora</i>	1964	Naviera Vapor Aurora	941
<i>Lago Sanabria</i>	1964	Naviera Lagos	1.694

<sup>16</sup> Botado como *Skagatind*.

<i>Eco Luisa</i>	1964	Naviera Eco	1.113
<i>Puerto de Pasajes</i>	1964-7	Naviera Vasco-Gaditana	1.161
<i>Vega de Guernica</i>	1964	Naviera Continental	1.694
<i>Monte Balerdi</i> <sup>17</sup>	1965-4	Naviera Aznar	1.165
<i>Monte Berretín</i> <sup>18</sup>	1965-3	Naviera Aznar	1.126
<i>Monte Cinco</i>	1965-6	Naviera Aznar	1.164
<i>Eco Gabriela</i>	1965-8	Naviera Eco	1.102
<i>Puerto de Amberes</i>	1965-7	Naviera Vasco-Gaditana	1.164
<i>Róbal</i>	1965	Flota Atunera de Cuba	705
<i>Tino</i>	1965	Auxiliar Marítima del Sur	100
<i>El Molinón</i>	1966	Gumersindo Junquera	1.997
<i>N.S. del Carmen 2º</i>	1966		1.702
<i>Bajonao</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Rascasio</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Arigua</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Liseta</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Machuelo</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Merluza</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Robalo</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Cubera</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	655
<i>Biajaiba</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	1.114
<i>Hermanos Dies Colomé 2º</i>	1966-11	José Dies Latorre	118
<i>Iberduero</i>	1967		253
<i>Mayorga</i>	1967-9	CEPSA	851
<i>Puertochico</i>	1967		165
<i>Iberduero</i>	1967-5	Iberduero	253
<i>Campolongo</i>	1967-5	CAMPSA	1.809
<i>Cristo de Candás</i>	1967	José Patiño Sánchez	153
<i>La Joven María</i>	1967		590
<i>Hermanos García</i>	1967	Roberto García Alonso y Hermanos	153
<i>Rocío</i>	1967	Remolcadores Ibaizábal	100
<i>Ripa</i>	1968	Remolcadores del Norte	104
<i>Bretón</i>	1968-3	Luis de Otero	936
<i>Benimar</i>	1968-8	NEASA	1.599
<i>Benisa</i>	1968-9	NEASA	1.599
<i>E-11-JG</i>	1968-10	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-12-JG</i>	1968-10	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-13-JG</i>	1968-10	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-14-JG</i>	1968-10	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-15-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-16-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-17-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E.18-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-19-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-21-JG</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-26-JA</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-27-JA</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>Beniali</i>	1968-12	NEASA	1.599
<i>E-22-JG</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-23-JG</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-24-JG</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107

<sup>17</sup> Botado como *Monte Cuatro*.

<sup>18</sup> Botado como *Monte Tres*.

E-25-JG	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
E-28-JA	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
E-29-JA	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
E-30-JA	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
E-20-JG	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
E-31-JA	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	108
Camponalón	1969-8	CAMPSA	4.602
Aljar	1969	García-Miñaur	408
Juanito	1969	José María Acha	125
Talo	1970-3	Naviera Bilbaína	4.358
Marta	1970	Naviera Bilbaína	
Pinguino	1970-10	Transocean Seaways Corp.	1.725
Jaime López Tapia	1970	Auxiliar Marítima Puerto de Bilbao	125
Valle de Achondo	1970	Servinaves	288
Benimusa	1971-1	NEASA	1.198
Benisalem	1971-3	NEASA	1.169
Beniajan	1971-4	NEASA	1.198
Enecuri	1971-9	Naviera Vascongada	5.298
Sfax	1971	COTUNAV	4.237
Júpiter	1972-1	Naviera Bilbaína	5.306
Artagan			
Miraflores	1972-4	Naviera Vascongada	4.975
Chiqui	1972-4		4.827
Enecuri	1971	Naviera Cascongada	
Benifaraig	1971	NEASA	2.116
Benimamet	1972	NEASA	2.116
Mina Coto	1972-10	Naviera del Nalón	3.847
Mina Entrego	1972-8	Naviera del Nalón	3.847
Monte Abril	1972-10	Naviera Aznar	5.307
Monte Ayala	1972-12	Naviera Aznar	5.174
Monte Almanzor	1973-2	Naviera Aznar	5.104
Gaviota	1973		3.169
Marta	1973-6	Naviera Vascongada	10.998
Campomiño	1973-10	CAMPSA	4.222
Camponavia	1973	CAMPSA	4.222
Gaviota	1973-6		2.997
Gavión	1973-7		2.997
Delfín del Atlántico	1973-12	Naviera del Atlántico	2.752
Delfín del Mediterráneo	1974-2	Naviera del Atlántico	2.752
Guardo	1974-8	Auxtramarsa	7.311
Manjoya	1974-10	Auxtramarsa	7.311
Milanos	1975-3	Auxtramarsa	7.311
Arriscado	1974	Pescanueva S.A. de C.V.	1.480
Brincador	1974	Flota Pesquera Peruana	1.330
Cernello	1974	Pesquera Orión	1.480
Dianteiro	1974		1.480
Farfalleiro	1974		1.480
Esguío	1974	Pescanueva México	1.480
Monte Bustelo	1975	Naviera Aznar	2.002
Monte Contés	1975-7	Naviera Aznar	2.752

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). Ingeniería Naval (1943-1975). Archivo del autor.

**Duro Felguera (1944-1975)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Marqués de Bolarque</i>	1915		763
<i>Sotón</i>	1916	<i>S.M. Duro Felguera</i>	1.373
<i>Llumeres</i>	1944	J. Varela Álvarez	275
<i>Villa Cisneros</i>	1944	Ángel Ojeda Pérez	153
<i>Villa Sanjurjo</i>	1944	Ángel Ojeda Pérez	153
<i>Costa Asturiana</i>	1944	Hijos de Ángel Ojeda	470
<i>Costa Andaluza</i>	1945	Hijos de Ángel Ojeda	470
<i>Costa Canaria</i>	1945	Miguel Ojeda Pérez	503
<i>Río Dobra</i>	1946	José Bengoechea Suárez	311
<i>Santa Cruz de Bezana</i>	1947	López de Haro	217
<i>Santa Cruz de Llanera</i>	1947	López de Haro	217
<i>Costa Canaria</i>	1947	Hijos de Ángel Ojeda	503
<i>Isla de Columbretes</i>	1948-9	Naviera Redis	596
<i>Islas Canarias</i>	1948	Cía Nav. E Ind. Marítimas	625
<i>Peñón de Ifach</i>	1949-4	Armadores de Cabotaje	625
<i>Isla de Tabarca</i>	1949		625
<i>María Isabel Alonso</i>	1949	Pesquerías Alonso	278
<i>María Mercedes Alonso</i>	1949	Pesquerías Alonso	278
<i>Río Narcea</i>	1951	José Bengoechea Suárez	311
<i>Costa Catalana</i>	1951	Miguel Ojeda Pérez	405
<i>Costa Canadiense</i>	1952	Miguel Ojeda Pérez	333
<i>Costa Catalana</i>	1952	Miguel Ojeda Pérez	333
<i>Barredos</i>	1953	S.M. Duro Felguera	310
<i>Pescador</i>	1953	Naviera Alvargonzález	314
<i>Cazador</i>	1954	Naviera Alvargonzález	314
<i>Mosquitera</i>	1957	S.M. Duro Felguera	2.511
<i>Caleyo</i>	1960-4	S.M. Duro Felguera	2.275
<i>Aramil</i>	1963	S.M. Duro Felguera	2.498
<i>Sotón</i>	1965	S.M. Duro Felguera	608
<i>Felguera</i>	1965	S.M. Duro Felguera	436
<i>Cantero Cuadrado</i>	1966		203
<i>Costa del Cabo</i>	1967	Nugago Pesca	500
<i>Reina Cristina</i>	1968	Antonio Sardi Pérez	193
<i>García Lahiguera</i>	1968	Pesquerías Hernández Ferrera	192
<i>Torres</i>	1969		141
<i>Flipper</i>	1969	Pescanao	426
<i>Peña Cabarga</i>	1969	Mouro	259
<i>Lian</i>	1970-2	INPESCA	1.193
<i>Atlan Esmeralda</i>	1970-4		1.179
<i>Atlan Rubi</i>	1970-6		1.179
<i>Lian Dos</i>	1970-8	INPESCA	1.165
<i>Atlan Diamante</i>	1970-10		1.414
<i>Torres</i>	1970	Remolques Gijoneses	141
<i>Consulado de Bilbao Dos</i>	1971-7	JOP Ría de Bilbao	867
<i>Lindo</i>	1972	Reederei D. Oltmann GmbH	6.411
<i>Sertosa Catorce</i>	1972-7	Sertosa	261
<i>Martes</i>	1972-10	Cía. Valenciana de Remolcadores	261
<i>Río Lameirina</i>	1973	Pesquerías Ares	245
<i>Atalaya del Sur</i>	1973		205
<i>Coto Deita</i>	1973	Pesquería San Pablo	265

<i>Capitán Emilio Segundo</i>	1973	Pesqueras Costa de la Luz	250
<i>Capitán Jorge Tercero</i>	1973	Pesqueras Costa de la Luz	250
<i>Morazan</i>	1973	Marine Bulk Carriers	2.344
<i>Rivaneroión</i>	1973	Riva Suardiáz	684
<i>Rivamahón</i>	1974	Riva Suardiáz	684
<i>Sertosa Quince</i>	1974-6	Sertosa	211
<i>Sertosa Dieciséis</i>	1974-7	Sertosa	211
<i>Zahara de los Atunes</i>	1974	Pesquerías de Barbate	238
<i>Donostiarra</i>	1974	Pesquera Laurak-Bat	248
<i>Nuevo Barbate</i>	1974	Pesqueías de Barbate	238
<i>Allul</i>	1974	García-Miñaur	1.569
<i>Alfer</i>	1974	García-Miñaur	1.569
<i>Peñas</i>	1974-11	Remolques Gijoneses	209
<i>Amapola</i>	1975-3	Auxiliar Marítima	703
<i>Amatista</i>	1975-3	Auxiliar Marítima	703
<i>Trans-Vasconia</i>	1975	Tráficos Navieros	1.542
<i>Trans-Tarraco</i>	1975	Tráficos Navieros	1.542
<i>Caybu</i>	1975		274
<i>Virgen de la Roca</i>	1975	Francisco Rodríguez Pérez	248
<i>Duro Natahoyo</i>	1975-11	S.M. Duro Felguera	1.575

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). Archivo del autor.

### Marítima del Musel (1958-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Emilia Vieira</i>	1958	Vieira González	153
<i>Alfredo Vieira</i>	1959	Vieira González	153
<i>Barreras Puente</i>	1959	Pesquera Industrial Gallega	373
<i>Alberto</i>	1960	José Barreras y otros	278
<i>Arañon</i>	1960		71
<i>Albariño</i>	1960		421
<i>Albero</i>	1960	Julián Álvarez González	421
<i>Alpino</i>	1961		199
<i>Andino</i>	1961	Purificación Veiga Vázquez	197
<i>Apenino</i>	1961	Emilio Pena Villaverde	199
<i>Centollo</i>	1962	Francisco Márquez Veiga	194
<i>Percebe</i>	1962	Francisco Márquez Veiga	194
<i>Nécora</i>	1962	Francisco Márquez Veiga	194
<i>Muriel</i>	1962	Álvarez Entrena	174
<i>Troita</i>	1962	Antonio Bernarch Landin	336
<i>Roan</i>	1963	Rodolfo Andrade R.	343
<i>Ría del Burgo</i>	1963	Salvador Neira Pérez	260
<i>Albeal Primero</i>	1963	Francisco Correa Jalda	273
<i>Esther Cruz</i>	1963	Francisco Lariño Varela	350
<i>Capitán Jorge</i>	1963		178
<i>Activo Segundo</i>	1964		182
<i>Arene</i>	1964	Pesatur	192
<i>Puente del Panxon</i>	1964	Pesquera Biyak Bat	268
<i>Alboniga</i>	1964	Atuneros Congeladores	363
<i>Arrichu</i>	1964	Eloy Santiago García	257
<i>Artza</i>	1964		192
<i>Antiguakoa</i>	1965	Pesquera Kaj Alde	423

<i>Capitán Emilio</i>	1965	Pesqueras Costa de la Luz	114
<i>Gure Ama</i>	1965	Ondarrutarra	422
<i>Villa de Celanova</i>	1965-10	Manuel Gómez Rodríguez	259
<i>Arosa Primero</i>	1965-11	Surtipesca	303
<i>Valle de Asúa</i>	1965	Pesquera Galaico-Gaditana	365
<i>Playa de Punta Umbría</i>	1965		328
<i>Chomapi</i>	1965		472
<i>Pedrosa</i>	1965	Pescanova	474
<i>María Cristina</i>	1965	José Patiño Sánchez	260
<i>Ulises Llorca</i>	1965	Pesquera Olabarría	187
<i>Peñalba</i>	1966	Pesquera Peñalba	481
<i>Villamanin</i>	1966		241
<i>Nuevo Mundo</i>	1966	OPASA México	830
<i>Pescafría Primero</i>	1966-10		1.538
<i>Saturaran</i>	1966	Mateo de la Osa	362
<i>Río Piles</i>	1967	José Bengoechea	434
<i>Pescafría Segundo</i>	1967	Pescafría	423
<i>Pescafría Tercero</i>	1967	Pescafría	423
<i>Pesmar</i>	1967	José Díaz Martínez	244
<i>Rinchador</i>	1967	Francisco Correa Jalda	244
<i>Álamo</i>	1967	Carte Pesca	830
<i>Lenengoa</i>	1967	Pesqueras Alkar	434
<i>Frei Frei</i>	1967		1.046
<i>Alonso Vega</i>	1967		252
<i>Bigarena</i>	1967	Pesqueras Alkar	422
<i>Coboco</i>	1967		318
<i>Pattuika</i>	1967	Pesquera Laurak-Bat	175
<i>Valle de Arratia</i>	1967	Gorricho José Ramón	254
<i>Cemenmar Uno</i>	1968-4	Cementos del Mar	1.463
<i>Roncal</i>	1968-6		718
<i>Islas Ficas</i>	1968	Vapores de Pasaje	313
<i>Arosa Cuarto</i>	1968	PEBSA	666
<i>Arosa Quinto</i>	1968	PEBSA	666
<i>Galaxia</i>	1968	Pescacruna	219
<i>Capredi Uno</i>	1968	Pesquera Galaica Astur	254
<i>Villardevos</i>	1968	Bretal Pérez	219
<i>José Graña</i>	1968	Francisco Martínez Chouza	273
<i>Pescamar</i>	1969	Pesquera Peixemar	254
<i>Casiano Villar Pazo</i>	1969		1.102
<i>Martín Sarmiento</i>	1969		666
<i>Benito J. Feijoo</i>	1969		666
<i>Chimbote</i>	1969	Antonio Bazán y Rogelio Calviño	187
<i>Ana María Barreras</i>	1969-7		1.598
<i>Capitán Jorge Segundo</i>	1969	Pesqueras Costa de la Luz	487
<i>Ramón</i>	1969	Tellería y García	245
<i>San Rafael</i>	1969		172
<i>Antonio Rodríguez</i>	1969	Garrido Pesqueras	246
<i>Cruz Sexto</i>	1969-11	Celestino de la Cruz	274
<i>Naldamar Nueve</i>	1970	Nalda	192
<i>Santurio</i>	1970	Trans-Balear	771
<i>Begoña del Mar</i>	1970	Equimar Marítima	778
<i>Mercedes del Mar</i>	1970	Contenemar	1.929
<i>Esther del Mar</i>	1971	Equimar Marítima	1.997
<i>Manchester Mercurio</i>	1971		1.878

<i>Fulmar</i>	1971		2.417
<i>Ensenada</i>	1971	Atun-Mex	440
<i>Guaymas</i>	1971	Atun-Mex	495
<i>Mazatlán</i>	1971	Atun-Mex	437
<i>Naldamar Ocho</i>	1971	Nalda	192
<i>General Aberlardo J. Rodríguez</i>	1971	Pesquero Santa Isabel México	750
<i>Juan A. Rodríguez Sullivan</i>	1971	Pesquero Santa Isabel México	750
<i>Peixemar</i>	1971	Pesquera Peixemar	253
<i>Cemenmar Dos</i>	1972-2	Cementos del Mar	1.598
<i>Rey Fruela</i>	1972		2.193
<i>Ama Lur</i>	1972	Juan M. Monasterio	203
<i>Costa de Marfil</i>	1972		807
<i>Galateca</i>	1972	Hermanos Calafell	212
<i>Cuauhtémoc</i>	1972	Atún Mexicanos	1.129
<i>Cruz Cuarto</i>	1972-12	Pesquera Laurak-Bat	285
<i>Xarabal</i>	1973		266
<i>Cotorredondo Uno</i>	1973	Cooperativa Areasa	249
<i>Cotorredondo Dos</i>	1973	Cooperativa Areasa	249
<i>Cotorredondo Tres</i>	1973	Almuina	249
<i>Capredi Dos</i>	1973	Pesquera Galaica Astur	288
<i>Pacolo</i>	1973	Ben Manchón	256
<i>Regina del Mar</i>	1974-5		1.295
<i>Clotilde del Mar</i>	1974	Contenemar	1.295
<i>Maruja del Mar</i>	1974	Contenemar	1.503
<i>Fulmar</i>	1974		2.417
<i>Laxe</i>	1974	Francisco Correa Jalda	322
<i>Nuevo Virgen de la Pastora</i>	1974	Pesquera Rodríguez	311
<i>Lazcano</i>	1974	Pedro Lazcano Osa	311
<i>Dragón</i>	1974	Tellería y García	298
<i>Lino Chouza</i>	1974	Francisco Martínez	322
<i>Pitilán</i>	1974	Juan Fernández Estévez	324
<i>Galateca Dos</i>	1974	Pesquera Galateca	303
<i>Peñamar</i>	1974	Pesquera Coruñesa	647
<i>Sueve</i>	1975	Europesca	1.960
<i>Nuevo Virgen del Coro</i>	1975	Pesquera Rodríguez	311

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1960-1975). Archivo del autor.

### Hijos de Ángel Ojeda (1948-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Costa Alicantina</i>	1948	Justo Ojeda Pérez	162
<i>Costa Argelina</i>	1948	Justo Ojeda Pérez	162
<i>Costa Africana</i>	1949	Pesquera Ojeda	473
<i>Costa Americana</i>	1949	Pesquera Ojeda	473
<i>Costa Alicantina</i>	1951	Justo Ojeda Pérez	162
<i>Costa Gaditana</i>	1953	Hijos de Ángel Ojeda	196
<i>Costa Antillana</i>	1954	Hijos de Ángel Ojeda	299
<i>Costa Alemana</i>	1956	Hijos de Ángel Ojeda	346
<i>Costa de Islandia</i>	1958	Hijos de Ángel Ojeda	234
<i>Costa de Irlanda</i>	1958	Hijos de Ángel Ojeda	234



<i>Costa de Inglaterra</i>	1960	Hijos de Ángel Ojeda	234
<i>Costa de Colombia</i>	1963	Pesquera Ojeda	492
<i>Rosa Madre</i>	1974	Manuel Parada Castiñeira	249
<i>Río Algar</i>	1974	Masqueira & Iglesias	174
<i>Adoiento</i>	1974	Paulino López García	213
<i>Dolores Pedrosa</i>	1974	Hermanos Grimaldi	174
<i>José Dolores</i>	1974	José González Lestao	212
<i>Playa de Lourido</i>	1975	PESCAVEN	195
<i>Quince de Mayo</i>	1975	José Porto Garrido	
<i>Corbaceiras</i>	1975	PESCAVEN	195
<i>Pardo</i>	1975	Camilo Pardo López	202
<i>Orlamar</i>	1975	Pesqueras Orlamar	249
<i>Nuestra Señora del Pino</i>	1975	Pedro Gómez Duarte	193

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1952, 1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1950-1975). Archivo del autor.

### Astilleros del Cantábrico y Riera (1946-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Tercio San Miguel</i>	1946	Luis de Otero	392
<i>Cánovas</i>	1962	JOP Málaga	102
<i>Breogán</i>	1963	Ramón Casal Miño	158
<i>Capricho de Colindres</i>	1964		149
<i>Capricho Montañés</i>	1964		149
<i>Nuevo Oriente</i>	1964		477
<i>Lugones</i>	1965	Auxtramarsa	2.719
<i>Riva</i>	1965	Ángel Riva Suardíaz	296
<i>Nuevo Isidoro</i>	1965		150
<i>Apóstol San Juan</i>	1965	José Vidal	150
<i>Apóstol San Andrés</i>	1965	José Vidal	150
<i>Costa Llana</i>	1965-6		262
<i>Infanzón</i>	1966-3	Andrés Ruiz de Velasco	390
<i>Antonio Armas</i>	1966	Antonio Armas Curbelo	560
<i>Adelantado</i>	1966-3	Remolques, Aguadas y Salvamentos	234
<i>Playa de Aguete</i>	1966	Pesquerías Marinenses	183
<i>Playa de Loira</i>	1966	Pesquerías Marinenses	183
<i>Puerto Madryn</i>	1966-7	Galme Pesquera SAIC	238
<i>Bahía Camarones</i>	1966-7	Galme Pesquera SAIC	231
<i>Ana de la Cinta</i>	1966	Juan Muriel Santana	318
<i>Nuevo Virginia</i>	1966	Isidoro Rodríguez	150
<i>Costanosa</i>	1967-1		298
<i>Siempre Quintanero</i>	1967	Eliseo Ares Otero	299
<i>Mirador del Fito</i>	1967	Pescastur	994
<i>Peña Mayor</i>	1967	Salvador Correa Meirama	367
<i>Nevada</i>	1967	Julia Marquín Ylaraga	287
<i>Rey Pelayo</i>	1967-7		2.850
<i>Rey Favila</i>	1968		2.582
<i>Cimadevilla</i>	1968		2.563
<i>Cimadevilla Segundo</i>	1968-7		2.582
<i>Nuevo Juanito Hermanos</i>	1968	Isidoro Rodríguez	149
<i>Nuevo Águila de Oro</i>	1968		564

<i>Playa Santo do Mar</i>	1968	Pesquerías Marinenses	177
<i>Elife</i>	1968	Hermanos Lestao	182
<i>Playa de Portocelo</i>	1969	Ángel Preciado Rodríguez	267
<i>Intumaca II</i>	1969	Consolidada de Ferrys	2.499
<i>Rivademar</i>	1969-12		5.687
<i>Cornide de Saavedra</i>	1970		990
<i>Cielo y Mar</i>	1970	Federico Ruiz Cayón	213
<i>Mari Conchi</i>	1970	Antonio Díaz Ortiz	210
<i>Bizarro</i>	1970	Eliseo González Basanta	213
<i>Maribel</i>	1970	Ramón Casas González	218
<i>Acuario</i>	1971-2	Antonio Menchaca	5.780
<i>Géminis</i>	1971-7	Antonio Menchaca	5.446
<i>Mar de Mares</i>	1971	Ricardo Garay	212
<i>Moncloa</i>	1971-10	CEPSA	1.976
<i>Arapiles</i>	1972-4	CEPSA	1.976
<i>Cemenmar Tres</i>	1972-6	Cementos del Mar	3.081
<i>Islas Uno</i>	1972-11	Cementos de las Islas	3.081
<i>Islas Dos</i>	1972-5	Cementos de las Islas	2.998
<i>Río Sella</i>	1973	Albirpez	249
<i>Mavisuca</i>	1973	Pesquerías San Jorge	249
<i>Mobil Lubchem</i>	1973-6	Mobil Shipping Co. Ltd.	2.080
<i>Luis de Requeséns</i>	1973	Naviera Ibérica	3.079
<i>Juan de Cardona</i>	1973	Naviera Ibérica	2.842
<i>Yucatán</i>	1974-2	Churruca Hermanos	1.599
<i>Escandinavia</i>	1974-5	Naviera Peninsular	1.980
<i>California</i>	1974-4	Churruca Hermanos	1.613
<i>Bailén</i>	1975-4	CEPSA	5.542
<i>Cemenmar Cuatro</i>	1975-10	Cementos del Mar	2.988

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). AA.VV. *Mariina Mercante en el País Vasco (1960.1990)*. *Ingeniería Naval (1964-1975)*. Archivo del autor.

### Astilleros Gondán (1948-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Nardo</i>	1948		189
<i>Fina Díaz</i>	1952	Francisco Díaz Martínez	114
<i>Amapola (Castropol)</i>	1953	Francisco Díaz Martínez	190
<i>Sarita Díaz</i>	1954	José de Paz y otros	131
<i>Astilleros Gondán</i>	1959	Antonio Moreda Novo	140
<i>Justina</i>	1959	Cipriano P. Fernández	109
<i>Monte Hacho</i>	1968	Vidser	171
<i>Segundo Río Sil</i>	1969	Manuel Gantes Barreiro	167
<i>Eduardo Pondal</i>	1970	Chouciño y Alfeirán	241
<i>Mar de España</i>	1970	Eduardo Santiago Rosales	169
<i>Osado</i>	1971	Hermanos González Basanta	214
<i>Río Oitaven</i>	1971		207
<i>Nuevo Ebenecer</i>	1971	Pesquerías Area	186
<i>Viki</i>	1971	Juan Bono Campano	330
<i>Esperanza Novo</i>	1971	Olegario Rodríguez Novo	250
<i>Tamarit</i>	1972	Pesqueras del Tamarit	283
<i>Xeitoso</i>	1972	Sánchez y Guzmán	283

<i>Caravel</i>	1972	Sánchez y Guzmán	292
<i>Ignacia María</i>	1972	José Senabre Verdú	314
<i>Tercero Río Sil</i>	1972		205
<i>Nino do Corvo</i>	1972	Rogelio Iglesia Espiñeiro	242
<i>Pimar</i>	1972	Pimar Fisheries	197
<i>Chirleu</i>	1972	Francisco Santiago González	209
<i>Goierri</i>	1973		268
<i>Trueiro</i>	1973	Interpesco	263
<i>Areasa Dos</i>	1973	Pesquerías Area	205
<i>Bahía del Con</i>	1973	Manuel Mora Domínguez	237
<i>Santa Marta</i>	1973	Pesqueras Senabre	287
<i>Laxe Dos Picos</i>	1974	Jesús Vaqueiro Gandón	365
<i>José, Luisa y Mary</i>	1974	José M. Lage Pumar	223
<i>Jomar</i>	1974	José R. Ferradas y Manuel Piñeiro	246
<i>Peña de Burela</i>	1974	Ramón Fernández González	213
<i>Otz Ari</i>	1974	Pesqueras Otz Ari	295
<i>Momnte Confurco</i>	1974	Pesquerías Molares	498
<i>Juancho</i>	1974	Luis Pazos Caeiro	288
<i>Ermita de San Roque</i>	1974	Ermita de San Roque	194
<i>Virgen de Covadonga</i>	1974	E.J. Denegri	194
<i>Monte Farino</i>	1974	Petit Sol	248
<i>Monte Furado</i>	1975	Pesquerías Molares	513
<i>Monte Galineiro</i>	1975	Pesquerías Molares	513
<i>Monte San Adrián</i>	1975	Hermanos Varela Pose	247
<i>Teucro</i>	1975	Manuel Norés González	498
<i>Neután</i>	1975	Marvalfer	320
<i>Arroya</i>	1975		443
<i>Bibey</i>	1975		443
<i>Glaciar</i>	1975	Constantino Vallejo	261
<i>Peixe do Mar</i>	1975	Iglesias Alonso	293

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1970-1975). PLATERO, María José (2016). *Astilleros Gondán. Historia de una tradición familiar. Ingeniería Naval (1960-1975)*. Archivo del autor.

### Talleres del Astillero (1923-1965)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Río Piloña</i>	1945	José Bengoechea	241
<i>Río Aguamia</i>	1946	José Bengoechea	241
<i>Puente San Miguel</i>	1947	IMSA	
<i>Gambo</i>	1948	Calpasoro	170
<i>Txindoqui</i>	1948	Calpasoro	162
<i>RP-30 a RP-33 (4)</i>	1948	Armada española	
<i>Puente Nansa</i>	1949	IMSA	200
<i>Puente Viesgo</i>	1949	IMSA	152
<i>Arrospe</i>	1950	Estela	151
<i>Uli</i>	1950	Estela	151
<i>Isturtiz</i>	1950	García Abrisqueta	
<i>Ángeles Montaner</i>	1957	Pesquera Arcade	171
<i>Aquiles Vial</i>	1957	Pesquera Arcade	171
<i>Reinaki</i>	1960		170
<i>Sierra Morena</i>	1961	López Merallo	359

<i>Sierra Nevada</i>	1961	López Merallo	359
<i>Luna Nueva</i>	1961	Beitia y Cía.	151
<i>Nuestra Señora de Bidarte</i>	1961	Pesqueras Reinaku	213
<i>Azacán</i>	1961	Bergé y Cía.	
<i>Alén</i>	1963	Aucona	
<i>Alúm</i>	1964	Aucona	
<i>Lasa</i>	1964	Hijos de J. Lasa	
<i>Lasarte</i>	1964	Hijos de J, Lasa	
<i>Ipesa Primero</i>	1964	IPESA	
<i>Amstel</i>	1964	SATO	
<i>Lasa</i>	1965	José A. Lasa	355

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1950-1975). González Echegaray, Rafael (1979). *El astillero de San Martín*. AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander*. Archivo del autor.

### Astilleros de Santander (1966-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Rocío del Mar</i>	1966	Equimar Marítima	
<i>Bahía de La Coruña</i>	1966	Naviera Astur	
<i>San Roque</i>	1967-9	CEPSA	212
<i>Naldamar Seis</i>	1968	Naldamar	172
<i>Naldamar Siete</i>	1968	Naldamar	172
<i>Brioso</i>	1968-11	REYSER	220
<i>E-32-SA</i>	1968-11	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-33-SA</i>	1968-11	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-34-SA</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-35-SA</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-38-SA</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-39-SA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-40-SA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-41-SA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-42-SA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-43-SA</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-44-SA</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-45-SA</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-37-SA</i>	1969-4	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-38-SA</i>	1969-4	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>José María S.</i>	1969		213
<i>Puerto de Castilla</i>	1969		
<i>France Pat</i>	1970	Daniel Solabarrieta	213
<i>José M. Pat</i>	1970	Daniel Solabarrieta	213
<i>Valfragoso</i>	1971	Vicente Suárez	
<i>Valrosal</i>	1971-1	Vicente Suárez	3.130
<i>Promontorio Segundo</i>	1973-1	Asolmar	139
<i>Promontorio Tercero</i>	1973-1	Asolmar	139
<i>Aliva</i>	1973-1	Portales y Cimiano	139
<i>Fuente De</i>	1973	Portales y Cimiano	139
<i>Faneca</i>	1973-6	REYSER	220
<i>Esguin</i>	1973-6	REYSER	220
<i>Aliva</i>	1973	Cimiano, Portales y Fernández	139
<i>Dani</i>	1973-7	Daniel Ponce Ramírez	330
<i>Nuevo Maite</i>	1973-8	R. Rentería	136

<i>Punta de San Martín</i>	1973-9	Ansolmar	143
<i>Pepe Revuelta</i>	1973-10	Pepe Revuelta	143
<i>Guarne</i>	1973-11	REYSER	220
<i>Tacoronte</i> <sup>19</sup>	1974-1	CEPSA	215
<i>Vianto Tercero</i>	1973-2	SACESA	138
<i>Isla de San Cipriano</i>	1974-5	SACESA	138
<i>Marcelo</i>	1974-5	SACESA	138
<i>Marcogris</i>	1974-6	MARCOSA	3.963
<i>Costa de Normandía</i>	1974-2	Hijos de A. Ojeda	879
<i>Costa de Noruega</i>	1974-5	Hijos de A. Ojeda	879
<i>Sonia</i>	1974-5	Daniel Ponce	
<i>Vianto Tercero</i>	1974	Vicente Martínez Oria	136
<i>Playa Yerbabuena</i>	1974-8	Pesquería Barbate	
<i>Nuevo Manolo Mañes</i>	1974-8	Pesquería Barbate	251
<i>Luis Álvarez</i>	1974-9	Naviera Álvarez	680
<i>Caños de Meca</i>	1974-11	Pesquería Barbate	
<i>El Quemado</i>	1974-12	BANPESCA	413
<i>El Diamante</i>	1975-1	BANPESCA	413
<i>Fuengirola</i>	1975-1	Marítima Espuminox	141
<i>Marbella</i>	1975-1	Marítima Espuminox	141
<i>Marinela</i>	1975		175
<i>Portillo Lasia</i>	1975	Jesús Portales	175
<i>Portillo Lunada</i>	1975-4	Jesús Portales	175
<i>Marcelo</i>	1975		138
<i>Somahoz</i>	1975-5	J.J. Revuelta Costa	
<i>Portillo la Sía</i>	1975-6	J.J. Revuelta Costa	
<i>Lugariz</i>	1975	Pescalamar	269
<i>Tierra de Fuego</i>	1975	Pescalamar	268
<i>Austral</i>	1975	Pescalamar	268
<i>El Diamante</i>	1975	BANPESCA	413

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1973-1975). GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1979). El astillero de San Martín. AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander. Ingeniería Naval (1966-1975)*. Archivo del autor.

### Astilleros Corcho - Basse Sambre (1920-1971)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Sotileza</i>	1920		446
<i>El León</i>	1926		329
<i>Camprodón</i>	1934	CAMPESA	1.024
<i>Santa Elisa</i>	1947-9	PEBSA	1.363
<i>Santa Marina</i>	1947-10	PEBSA	1.363
<i>Santa Rita</i>	1951-3	PEBSA	1.342
<i>Cartes</i>	1947	Minas de Cartes	566
<i>Mercadal</i>	1947	Minas de Cartes	566
<i>Santa Elisa</i> <sup>20</sup>	1947-9	PEBSA	1.363
<i>Santa Eugenia</i>	1951-8	PEBSA	1.342
<i>Puente del Valle</i>	1952	Miguel Llinares Seguí	257

<sup>19</sup> Botado como *Helios*.

<sup>20</sup> Este buque se encontraba a flote desde 1944. El motor principal, Burmeister & Wain 6-45MTF-85, de 1.200 caballos de potencia y fabricado en 1945, fue instalado a bordo en 1947.

<i>Campoo</i>	1955-1	CAMPSA	1.911
<i>San Floro</i>	1956	José M Pombo Romero	976
<i>Mirenchu</i>	1957-2	Clemente Campos y Cía.	713
<i>Joselín</i>	1958-7	José M. Pombo Romero	992
<i>Miguelín Pomo</i>	1958-6	José M. Pombo Romero	992
<i>Picoblanco</i>	1958	Miño	2.715
<i>Sierra Madre</i>	1958-11	Marítima del Norte	998
<i>Sierra María</i>	1958-12	Marítima del Norte	998
<i>Libra</i>	1958	PROMA	995
<i>Escorpión</i>	1959	PROMA	995
<i>Galdácano</i>	1960	Auxtramarsa	682
<i>Mariángeles</i>	1960-12	Clemente Campos y Cía.	1.704
<i>Mariloli</i>	1962-4	Clemente Campos y Cía.	1.704
<i>Puente del Valle</i>	1962	José Pereira e Hijos	257
<i>Sierra Andía</i>	1963-11	Marítima del Norte	1.541
<i>Sierra Aramo</i>	1964-11	Marítima del Norte	1.597
<i>Sierra Aránzazu</i>	1964-5	Marítima del Norte	1.561
<i>Federico Barreras</i>	1965	Pesquera Industrial Gallega	1.389
<i>Vega de Loyola</i>	1966-6	Naviera Continental	1.220
<i>Sierra Luna</i>	1966-12	Marítima del Norte	1.532
<i>Sierra Lucena</i>	1967-4	Marítima del Norte	1.592
<i>San Remo</i>	1967-11	Euromar	1.597
<i>San Martín de Arriba</i>	1968	Daniel Álvarez Fernández	163
<i>Tatiana del Mar</i>	1968-12	Equimar Marítima	1.245
<i>Magdalena del Mar</i>	1970	Equimar Marítima	3.442
<i>Manchester Mérito</i> <sup>21</sup>	1970-9	Equimar Marítima	3.230
<i>Malladas</i>	1971-4	Naviera Santa Catalina	1.260

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1979). El astillero de San Martín. AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander. Ingeniería Naval (1948-1975)*. Archivo del autor.

### Astilleros del Atlántico (1973-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Weser Exporter</i>	1971	Reederei Weser Agentur & Co. GmbH	2.934
<i>Júcar</i> <sup>22</sup>	1973	Naviera Pinillos	2.934
<i>Laula</i>	1973-4		1.592
<i>Darro</i>	1973-9	Naviera Pinillos	1.821
<i>Vianto Primero</i>	1973	Vicente Martínez Oria	121
<i>Vianto Segundo</i>	1973	Felicidad Rodríguez	121
<i>Hermanos Arias</i>	1973	Manuel Arias Carrera	216
<i>Jalón</i>	1974-2	Naviera Pinillos	1.933
<i>Beti Donosti</i>	1974		207
<i>Beti Iruna</i>	1974		218
<i>Amasua Segundo</i>	1974	Comercialización y Pesca	294
<i>Amasua Tercero</i>	1974	Comercialización y Pesca	294
<i>Amasua Cuarto</i>	1974	Comercialización y Pesca	294
<i>Costa de Nigeria</i>	1974	Arbumasa	294
<i>Costa de Camerún</i>	1974	Costasa	294

<sup>21</sup> Botado como *Catalina del Mar*.

<sup>22</sup> Botado como *Weser Forwader*.

<i>Hyun Yang</i>	1974	Dae Jin Shipping Co. Ltd.	891
<i>Nam Yang</i>	1974	Dae Jin Shipping Co. Ltd.	891
<i>Yang Yang</i>	1974	Dae Jin Shipping Co. Ltd.	891
<i>Amasua Quinto</i>	1975	Comercialización y Pesca	294
<i>John L. Guidry</i>	1975	American Offshore Fleet Inc.	605
<i>Asay D. Guidry</i>	1975	American Offshore Fleet Inc.	665
<i>Saja</i>	1975		597
<i>Cazorla</i>	1975		599
<i>Baitín</i>	1975	Bilbao Shipping	1.454
<i>Baikor</i>	1975	Bilbao Shipping	1.390

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1979). *El astillero de San Martín*. AA.VV. (2015). *Del Real Astillero de Guarnizo a Astilleros de Santander*. Ingeniería Naval (1973-1975). Archivo del autor.

### ASTANO (1942-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Comandante Lobo</i>	1942-12	Planas y Cía.	124
<i>Constantino Lobo</i>	1943-12	Planas y Cía.	115
<i>Batea nº 1</i>	1943-12	ASTANO	64
<i>Remolcador Astano</i>	1944-1	ASTANO	29
<i>Chanteiro</i>	1944-6	Naviera Ferrolana	296
<i>Villa de Perlío</i>	1944-6	Manuel Paineiras	39
<i>Batea nº 2</i>	1945-1	ASTANO	64
<i>Marola</i>	1945-4	Juan Fernández	35
<i>M. Gestoso Chicha</i>	1945-5	Manuel Gestoso Costas	238
<i>P. Costas Maravilla</i>	1945-5	Manuel Gestoso Costas	238
<i>Rosita Iglesias nº 2</i>	1945-6	Luis Iglesias	399
<i>Marujín</i>	1945-6	Enrique Lorenzo	399
<i>Almadrabeto</i>	1945-6	C.N. Almadrabeto	248
<i>Conde de Barbate</i>	1945-6	C.N. Almadrabeto	248
<i>Muelle Flotante</i>	1945-6	Escuela Naval Marín	
<i>Tabeirón</i>	1946-1	Pesqueros Tabeirones	153
<i>Tabeirón Juan</i>	1946-1	Pesqueros Tabeirones	153
<i>Cachalote</i>	1946-3	Pesqueros Tabeirones	153
<i>Batea</i>	1946-3	COCNM	64
<i>Cabria Flotante nº 1</i>	1946-7	ASTANO	144
<i>Lancha de servicio</i>	1946-9	COCNM	50
<i>Andrés Rial</i>	1947-8	Luis Rial	399
<i>Iglesias I</i>	1947-8	Luis Iglesias	162
<i>Iglesias II</i>	1947-9	Luis Iglesias	162
<i>Chas</i>	1948-2	José Martínez Pérez	248
<i>Mardomingo C</i>	1948-10	Pedro Campos Ugidos	193
<i>Mardomingo D</i>	1948-10	Pedro Campos Ugidos	193
<i>Mar de Irlanda</i>	1948-12	Massó Alfageme y Sensat	201
<i>Mar de la Rochela</i>	1948-12	Massó Alfageme y Sensat	201
<i>Eduardo Vieira</i>	1949-1	Eduardo Vieira González	165
<i>Julio Vieira</i>	1949-1	Eduardo Vieira González	165
<i>San Felipe</i>	1949-3	Pesqueros del Noroeste	201
<i>Palma</i>	1949-3	Pesqueros del Noroeste	201
<i>Medina Tanya</i>	1949-7	IGNA	398
<i>Medina Xauen</i>	1949-7	IGNA	398

<i>Marola</i>	1949-7	Ángel de la Gándara	201
<i>Mar del Sur</i>	1951-3	Massó Alfageme y Sensat	201
<i>Massó nº 25</i>	1951-3	Massó Hermanos	201
<i>Massó nº 26</i>	1951-3	Massó Hermanos	201
<i>Monseñor</i>	1951-3	Gaspar Lloret	210
<i>Majestad</i>	1951-3	Gaspar Lloret	210
<i>H-2</i>	1951-5	Armada española	300
<i>H-5</i>	1951-5	Armada española	300
<i>Massó nº 27</i>	1951-7	Massó Hermanos	201
<i>Marinemi</i>	1951-7	Manuel Gestoso	206
<i>Mariblanca</i>	1951-7	Manuel Gestoso	206
<i>Vispón</i>	1951-11	Pesqueros Noroeste	223
<i>Muela</i>	1951-11	Pesqueros Noroeste	223
<i>Santa Celia</i>	1952-2	PEBSA	1.360
<i>Centinela W-33</i>	1953-1	Armada española	223
<i>Serviola W-34</i>	1953-1	Armada española	223
<i>Santa Amalia</i>	1953-4	PEBSA	1.360
<i>Gestoso Mera</i>	1953-9	Manuel Gestoso	169
<i>Gestoso Álvarez</i>	1953-9	Manuel Gestoso	169
<i>Santa Inés</i>	1954-1	PEBSA	1.360
<i>Parrote</i>	1954-1	COPENAVE	216
<i>Palloza</i>	1954-1	COPENAVE	216
<i>Santa Elvira</i>	1954-10	PEBSA	1.360
<i>San Antón</i>	1954-12	COPENAVE	398
<i>Riazor</i>	1955-1	COPENAVE	223
<i>Bastiagueiro</i>	1955-1	COPENAVE	223
<i>Marilí</i>	1956-1	Luis Rial Paz	996
<i>Lalasia</i>	1956-3	Luis Rial Paz	996
<i>Río Jallas</i>	1956-4	Naviera Compostela	996
<i>Espenuca</i>	1956-6	Salvador Vázquez Crespo	160
<i>Brigo</i>	1956-6	Salvador Vázquez Crespo	161
<i>Bocelo</i>	1956-6	Salvador Vázquez Crespo	161
<i>Río Tambre</i>	1956-9	Naviera Compostela	885
<i>Tulipán</i>	1957-3	Pesqueros Tabeirones	183
<i>Santa Paula</i>	1957-4	PEBSA	1.360
<i>Santa Mónica</i>	1957-6	PEBSA	1.360
<i>Marinero</i>	1957-12	Pesquerías E. del Atún	492
<i>Marchoso</i>	1957-12	Pesquerías E. del Atún	492
<i>Río Samo</i>	1957-12	Naviera Compostela	827
<i>Mar de Escocia</i>	1958-2	Javier Sensat	183
<i>Mar de Hébridias</i>	1958-2	Javier Sensat	183
<i>Mar Galaico</i>	1958-3	Joaquín Dávila	183
<i>Massó nº 32</i>	1958-4	Massó Hermanos	183
<i>Mar Hispánico</i>	1958-5	Javier Sensat	183
<i>Many</i>	1958-5	Luis Rial Paz	999
<i>Maypa</i>	1958-5	Luis Rial Paz	999
<i>Mar de Barents</i>	1958-6	Antonio Armada Armada	183
<i>Parrote</i>	1958-7	COPENAVE	240
<i>Ave</i>	1958-11	North Bulk Carriers	8.172
<i>Santa Matilde</i>	1959-4	PEBSA	1.360
<i>Santa Regina</i>	1959-7	PEBSA	1.360
<i>Cantón Grande</i>	1960-1	COPENAVE	996
<i>Herada</i>	1960-4	Transportes Navales	1.378
<i>Cantón Pequeño</i>	1960-6	COPENAVE	951



<i>Ría de Marín</i>	1960-6	F. de la Rocha	240
<i>Mar Uno</i>	1960-7	Industria Subproductos Pesca Mar	207
<i>Mar Dos</i>	1960-7	Industria Subproductos Pesca Mar	207
<i>Mar Tres</i>	1960-8	Industria Subproductos Pesca Mar	207
<i>Mar Cuatro</i>	1960-8	Industria Subproductos Pesca Mar	207
<i>Rigel</i>	1960-11	Argus	285
<i>Denébole</i>	1960-11	Argus	285
<i>La Pared</i>	1960-11	Transportes Navales	1.381
<i>Río Umia</i>	1961-1	Luis Rial Paz	3.169
<i>Carmen Vilariño</i>	1961-6	Dionisio Tejeiro	230
<i>O Montalegre</i>	1961-6	Barreiros Diésel (yate)	71
<i>Playa de Coroso</i>	1961-6	Domingo Fernández	210
<i>Eva Mari</i>	1961-6	Joaquín Moyano	210
<i>Monte Barbanza</i>	1961-8	Antonio Barreras	252
<i>Carina</i>	1961-8	Salvador Correa	204
<i>Alkes</i>	1961-8	Francisco Antelo Rial	204
<i>Alvedro</i>	1961-8	Enrique Vilariño	252
<i>Gamba</i>	1961-12	Pesqueros Gabriel G.	217
<i>Costa Cantábrica</i>	1962-6	Pesquera Ojeda	493
<i>Notos</i>	1962-8	Antonio Barreras	230
<i>Abaris</i>	1962-8	Enrique Nardiz	230
<i>Argonte</i>	1962-9	Hijos de Francisco Rey Méndez	496
<i>Bonn</i>	1962-12	Fred. Olsen & Co.	298
<i>Basel</i>	1962-12	Fred. Olsen & Co.	298
<i>Brielle</i>	1962-12	Fred. Olsen & Co.	298
<i>Norma</i>	1963-1	Salvador Correa	220
<i>Prada</i>	1963-2	José Docampo	433
<i>Elviña</i>	1963-3	Antonio Iglesias	230
<i>Carlos Otero</i>	1963-3	Emiliano Otero	252
<i>Virna</i>	1963-5	Kristian Ravn	1.547
<i>Fernimand Retzlaff</i>	1963-6	Retzlaff Reederi	1.567
<i>Monte San Alberto</i>	1963-9	Manuel Fernández Colomer	245
<i>Carmen</i>	1964-1	A.S. Bananfart A.	2.910
<i>Hesperus, ex Akera</i>	1964-3	Finska Anfartygs	4.279
<i>Konsul Retzlaff</i>	1964-4	Retzlaff Reederi	1.867
<i>Mani Lisa</i>	1964-6	D. Fernández Vilas	243
<i>María Victoria Moyano</i>	1964-6	Joaquín Moyano	243
<i>Amelia de Llano</i>	1964-6	Enrique Vilharino de Llano	243
<i>Bens</i>	1964-6	Fomento Pesquero del Noroeste	243
<i>Iñás</i>	1964-7	José Álvarez Insúa	334
<i>Soñeiro</i>	1964-7	Luis López Rodríguez	175
<i>Lago Sanabria</i>	1964-7	Naviera Continental	1.918
<i>Finisterre</i>	1964-8	José Santa Cruz	325
<i>San Paulo</i>	1964-8	Naviera Euomar	1.595
<i>Alar, ex Stubbenhuk</i>	1964-9	Prebenden & Blackstad	4.532
<i>Glaciar Blanco</i>	1964-9	TRAFUME	1.100
<i>Santa Susana</i>	1964-10	Andrés Vilariño M.	232
<i>Eirís</i>	1964-10	Manuel Moreda B	243
<i>Montrove</i>	1964-10	Miguel Torres	243
<i>Artemision</i>	1964-11	Duerseas Bula Carriers Sea	17.880
<i>Alex</i>	1964-11	Skies A.S. Danmotor	6.548
<i>Glaciar Azul</i>	1964-11	TRAFUME	1.379
<i>Amelia Meirama</i>	1964-12	Salvador Correa Meirama	381
<i>Julio Molina</i>	1964-12	Salvador Correa Meirama	342

<i>Campomarino</i>	1964-12	CAMPSA	810
<i>Campofrío</i>	1965-2	CAMPSA	472
<i>Camporrobles</i>	1965-2	CAMPSA	472
<i>Glaciar Verde</i>	1965-2	TRAFUME	1.500
<i>Campochico</i>	1965-4	CAMPSA	472
<i>Glaciar Gris</i>	1965-5	TRAFUME	1.500
<i>Orduña</i>	1965-7	Marpesca	696
<i>Camponaraya</i>	1965-10	CAMPSA	472
<i>Cotos</i>	1965-11	José M. Pombo	699
<i>Joaquín Ponte Naya</i>	1965-11	Joaquín Ponte Naya	8.200
<i>Iglesias Carrero</i>	1966-1	Antonio Iglesias Carrero	319
<i>Baire</i>	1966-2	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>Glaciar Rojo</i>	1967-4	TRAFUME	1.500
<i>Jiguaní</i>	1966-7	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>Prioriño</i>	1966-7	ASTANO	325
<i>Ildefonso Fierro</i>	1966-11	Naviera Fierro	38.360
<i>Glaciar Negro</i>	1966-12	TRAFUME	1.500
<i>Presidente H. Irigoyen</i>	1967-2	Yacimientos Petrolíferos Fiscales	12.622
<i>Pedro Menéndez</i>	1967-3	Joaquín Ponte Naya	9.381
<i>Notos Segundo</i>	1967-2	Antonio Borrero M.	498
<i>Notos Cuarto</i>	1967-2	Gaspar Foncueva G.	420
<i>Notos Tercero</i>	1967-3	Antonio Borrero M.	498
<i>Notos Quinto</i>	1967-3	Gaspar Foncueva G.	420
<i>Río Nansa</i>	1967-8	Transportes Frigoríficos Marítimos	1.816
<i>Río Besaya</i>	1967-10	Transportes Frigoríficos Marítimos	1.816
<i>Trevinca</i>	1967-12	Productos del Frío	1.598
<i>Lago San Mauricio</i>	1967-12	Naviera Lagos	1.639
<i>García Munté</i>	1968-1	Compañía Naviera Española	9.997
<i>Carmen M. Pinillos</i>	1968-2	Naviera Pinillos	1.758
<i>Ceuta</i>	1968-4	MARFLET	56.900
<i>Ragar</i>	1968-5	Ramón Garzón G.	9.997
<i>El Mansour Billah</i>	1968-6	Navimar	1.500
<i>Playa Blanca</i>	1968-8	Naviera de Canarias	4.334
<i>El Mansour Dahbi</i>	1968-9	Navimar	1.500
<i>Pablo Garnica</i>	1969-1	Naviera de Castilla	51.818
<i>Playa de Naos</i>	1969-2	Naviera de Canarias	2.622
<i>El Puntal</i>	1969-4	Financiera Montañesa	3.290
<i>Santander</i>	1969-10	Transportes de Petróleo	51.800
<i>Camino</i>	1969-12	Compañía Trasatlántica	4.400
<i>Merced</i>	1970-1	Compañía Trasatlántica	4.400
<i>Móstoles</i>	1970-3	CEPSA	54.157
<i>Laietá</i>	1970-7	Naviera Productos Licuados	30.394
<i>Solares</i>	1970-7	Naviera de Castilla	41.750
<i>Playa de Riazor</i>	1970-10	Navitank	53.600
<i>Melilla</i>	1971-3	MARFLET	87.464
<i>Manuel Yllera</i>	1971-5	Naviera Astro	30.406
<i>Muñatones</i>	1971-10	PETRONOR	53.865
<i>La Niña</i>	1972-4	Compañía Marítima Río Gulf	52.400
<i>Arteaga</i>	1972-12	PETRONOR	163.794
<i>Chun Woo</i>	1973-7	Afran Transport Co.	115.000
<i>Butrón</i>	1973-12	PETRONOR	163.794
<i>Texaco Spain</i>	1974-7	Texaco Overseas Tankship Ltd.	134.000
<i>Ocean Park</i>	1974-8	Pan Ocean Bulk Carriers	163.794
<i>Tarragona</i>	1974-11	MARFLET	139.872

<i>Frouxeira</i>	1975-1	ASTANO (cabria)	248
<i>Al Andalus</i>	1975-4	Gulf Oil Corp.	181.259
<i>Afran Odyssey</i>	1975-9	Afran Transport Co.	130.750
<i>Santa María</i>	1975-12	PETRONOR	181.259

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1950-1975). [www.fenecom1.com](http://www.fenecom1.com). *Ingeniería Naval* (1960-1975). Archivo del autor.

### Empresa Nacional Bazán - Ferrol (1954-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Almirante F. Moreno</i>	1954-3	Empresa Nacional Elcano	10.525
<i>Almirante M. Vierna</i>	1955-1	Empresa Nacional Elcano	10.568
<i>Puertollano</i>	1955-12	Empresa Nacional Elcano	12.587
<i>Puentes de G. Rodríguez</i>	1956-9	Empresa Nacional Elcano	12.587
<i>Valmaseda</i>	1957-12	Naviera Vizcaína	12.707
<i>Durango</i>	1958-6	Naviera Vizcaína	13.136
<i>Compostilla</i>	1959-9	Empresa Nacional Elcano	13.205
<i>Ribargozana</i>	1960-8	Empresa Nacional Elcano	13.205
<i>Bilbao</i>	1962-2	Naviera Vizcaína	21.592
<i>Guernica</i>	1962-11	Naviera Vizcaína	21.608
<i>Sardinero</i>	1966-8		26.716
<i>Ingeniero Hermitte</i>	1967-6	Yacimientos Petrolíferos Fiscales	12.622
<i>General Martín Guemes</i>	1967-7	Yacimientos Petrolíferos Fiscales	12.622
<i>Marquina</i>	1967-10	Naviera Vizcaína	44.422
<i>Tintoré</i>	1968-6		4.195
<i>Esso Castellón</i>	1968-6	Esso Transport Co. Inc.	39.085
<i>Inca Roca</i>	1969-2	Compañía Peruana de Vapores	9.624
<i>Litija</i>	1969-9	Splosna Plovda Piran	8.502
<i>Pag</i>	1969-11	Jugolinija	8.502
<i>Castillo de La Mota</i>	1971-1	Empresa Nacional Elcano	
<i>Barco puerta</i>	1972-10	Empresa Nacional Bazán	
<i>Presidente Rivera</i>	1971-12	Armada del Uruguay	17.867
<i>Álvaro de Bazán</i>	1972-8	Ibernaves	
<i>Río Abaucán</i>	1973-1	ELMA	
<i>Río Pilcomayo</i>	1973-4	ELMA	
<i>Paloma del Mar</i>	1973-12	Líneas Asmar	65.113
<i>Eulalia del Mar</i>	1974-4	Líneas Asmar	59.955
<i>Snestad</i>	1974-10		
<i>Filiatra Legacy</i>	1975-2		65.459
<i>Castillo de Lorca</i>	1975-12	Empresa Nacional Elcano	

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1950-1975). Archivos de Navantía y del autor.

**Astilleros Sicar (1956-1975)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Fenlla</i>	1956	Marcelo Castro Rial	140
<i>Fornelo</i>	1960	Marcelo Castro Rial	252
<i>Perfecto</i>	1962	Marcelo Castro Rial	
<i>Manuela Rial</i>	1967	Marcelo Castro Rial	728
<i>Playa de Gures</i>	1969-3	Marcelo Castro Rial	
<i>Marosa</i>	1971	Francisco García Prego	281
<i>Playa de Quenje</i>	1972-3	Marcelo Castro Rial	1.407
<i>Playa de Cee</i>	1974-3	Marcelo Castro Rial	

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). Archivo del autor.

**Astilleros Barreras (1927-1975)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Castilla</i>	1927		145
<i>Loureiro</i>	1927		145
<i>Nuevo A. Quintela</i>	1929	Manuel Freire y otros	105
<i>Chindor</i>	1929	Miguel Llinares Seguí	136
<i>Zalvide</i>	1930		163
<i>Constante Juan</i>	1930	Arturo Freire Barreiro	102
<i>Constante Manuel</i>	1930	Pesqueras Loyola Zubeldía	102
<i>Encarnación Colomer</i>	1930	Evaristo Pérez Campos	104
<i>Félix Montenegro</i>	1930	Braulio Márquez	101
<i>María Luisa C</i>	1930	Pesquerías Alonso	113
<i>Carmen Josefa</i>	1930		104
<i>Santo Cristo del Amparo</i>	1930	Pesquerías Alza	119
<i>Aturuxo</i>	1931	Purificación Zarandíeta	156
<i>Aralar</i>	1931	José Búa Loureiro	123
<i>Arno</i>	1931	Julio Molina Platas	123
<i>Pepita Escobio</i>	1931		131
<i>Elena Escobio</i>	1931		131
<i>Massó Nueve</i>	1931	Massó Hermanos	138
<i>García Gasparín</i>	1931	Ramón Fernández Vilaboa	104
<i>Mardomingo A</i>	1931	Jesús Oya y otros	112
<i>Macaya Castro</i>	1932		117
<i>Nuevo San José de la Montaña</i>	1932	Pesquerías Alza	131
<i>Pedro Álvarez</i>	1933	Evencio Álvarez Barreiro	110
<i>Aviz nº 1</i>	1933		118
<i>Campaláns</i>	1934-8	CAMPSA	1.054
<i>Massó Diez</i>	1934	Massó Hermanos	165
<i>Massó Segundo</i>	1934	Massó Hermanos	165
<i>Aquiles</i>	1935	Julio Molina Platas	152
<i>Moderno Armada</i>	1935	Hijos de Antonio Armada	125
<i>Venancio</i>	1936	Víctor Montenegro	134
<i>Argos</i>	1936	Fernando Pérez Prol	152
<i>Audaz</i>	1936	Pesqueras G. González	152
<i>Azar</i>	1936	Antonio Gómez García	139
<i>Carbovi</i>	1939	Antonio Freire Rodríguez	105

<i>Santa Tecla</i>	1939	Manuel Álvarez Crespo	106
<i>Virgen de Lourdes</i>	1939	Emilio Zulueta Bessón	211
<i>Almirante Moreu</i>	1940	Antonio Sánchez Pimienta	145
<i>Carmen Breva</i>	1940	S. Breva Castro	113
<i>Nuevo Tiburón</i>	1940	González y Díez	147
<i>Francisco Pelayo</i>	1940	Pedro Pelayo	113
<i>General Queipo de Llano</i>	1940	Julia Marquínez Ilarraza	145
<i>Manuel Consuelo Freire</i>	1940	P. Freire Rodríguez	105
<i>María del Carmen Aren</i>	1940	Sociedad Industrial Canaria	113
<i>Corujo</i>	1941	Donato García Prego	114
<i>Mar Cantábrico Berriya</i>	1941	Manuel Fernández F.	138
<i>Mar Mediterráneo</i>	1941	Manuel Fernández F.	138
<i>Nuevo Constante Juan</i>	1941	Pesquerías Loyola	113
<i>Nuevo Meira</i>	1941	José Pérez	161
<i>Nuevo San Cosme</i>	1941	Consuelo Cudillero Casal	145
<i>Nuevo San Damián</i>	1941	Guillermo Hermo Boo	147
<i>San Amaro</i>	1941	Pesquera Montañesa	105
<i>San Antoniño</i>	1941	José Gómez Morcego	102
<i>Kaolino</i>	1941	Kaolines de Lage	80
<i>Cromo</i>	1941	Kaolines de Lage	80
<i>Titanio</i>	1941	Kaolines de Lage	80
<i>Cosmopolite</i>	1942	Massó Hermanos	100
<i>Massó Quince</i>	1942	Massó Hermanos	172
<i>Río Tambre</i>	1942		134
<i>Río Mesa</i>	1942	Pedro Pelayo Sánchez	136
<i>Río Tea</i>	1942	José C. Palacios	136
<i>San Martiño</i>	1942	J.M. Aranda del Río	109
<i>Teresa Barreras</i>	1942	Francisco Barreras Puente	167
<i>Massó Quince</i>	1942	Massó Hermanos	172
<i>Massó Dieciséis</i>	1943	Massó Hermanos	167
<i>Massó Diecisiete</i>	1943	Massó Hermanos	167
<i>San Patricio</i>	1943	Manuel Morgado Antón	167
<i>Joaquín Villocha</i>	1943	E. Colomer Villoch	153
<i>Agrelo</i>	1943	Pesquería Arcade	183
<i>Castiñeiras</i>	1943	Julio Barreras Massó	153
<i>Dos Marías</i>	1943	José Sibón Pantoja	128
<i>Río Avia</i>	1943	Hijos de J. Barreras	136
<i>Río Lourido</i>	1943	Abelardo Díaz García	133
<i>Río Sil</i>	1943	Camilo Soto Vilaboa	149
<i>Rosita Domínguez</i>	1943	Agoa	106
<i>San José de Nazareth</i>	1943	J.M. Aranda del Río	167
<i>Aguete</i>	1944	José Toba Fernández	158
<i>Alejandro</i>	1944	Andrés Rodríguez Páez	120
<i>Areas</i>	1944	José Pérez Carnés	193
<i>Arnoya</i>	1944	José Pérez Carnés	168
<i>Atún</i>	1944	Carlos García Pérez	157
<i>Bernardo Alfageme</i>	1944	Alfageme del Busto	167
<i>Massó Dieciséis</i>	1944	Massó Hermanos	167
<i>Massó Diecisiete</i>	1944	Massó Hermanos	167
<i>Massó Dieciocho</i>	1944	Massó Hermanos	167
<i>Virgen de la Caridad</i>	1944	María Senabre Verdú	171
<i>Estrella del Sol</i>	1944		102
<i>Estrella de la Mañana</i>	1945		102
<i>Virgen de Lluch</i>	1945	Vicente Enseñat Alonso	398

<i>Virgen de la Esperanza</i>	1945	Vicente Enseñat Alonso	398
<i>Arcade</i>	1945	Pesquera Arcade	168
<i>Albacora</i>	1946	Fernando García González	168
<i>Abadejo</i>	1946	Fernando Garcia González	168
<i>Mar Groenlandia</i>	1946	Massó Hermanos	177
<i>Mar Terranova</i>	1946	Massó Hermanos	177
<i>Anozama</i>	1947	José Barreras Puente	134
<i>Arenal</i>	1947	José Barreras Puente	190
<i>Cabo Cantín</i>	1947	Sánchez Jiménez y Salado	117
<i>Cabo Sim</i>	1947	José Sibón Pantoja	176
<i>Catoira</i>	1947	Pesquerías Viguesas	171
<i>Massó Diecinueve</i>	1947	Massó Hermanos	177
<i>Macaya Be</i>	1947	Ramón Conde y otros	194
<i>Macaya Ce</i>	1948	Ramón Conde y otros	194
<i>Amazona</i>	1948	José Barreras Puente	134
<i>Berete</i>	1948	Hijos de J. Barreras	188
<i>Cholín</i>	1948	Ramón Conde y otros	194
<i>Cholita</i>	1948	Ramón Conde y otros	194
<i>Federico Heredia</i>	1948	Pesca e Industrias del B	970
<i>Massó Veintiocho</i>	1948	Massó Hermanos	220
<i>Rodeira</i>	1948	Alvamar	187
<i>Rande</i>	1948	Manuel Vázquez Paredes	187
<i>Virgen de Guadalupe</i>	1948	Emilio Zulueta Bessón	211
<i>Virgen de Lourdes</i>	1948	Manuel Tamargo González	211
<i>Puerto de Navacerrada</i>	1948	Pesca e Industrias Bacalao	975
<i>Puerto de Fontefría</i>	1949	Pesca e Industrias Bacalao	975
<i>Caldelas</i>	1949		220
<i>Salvatierra</i>	1949		220
<i>Clavelina</i>	1949		152
<i>Massó Veintinueve</i>	1959	Massó Hermanos	220
<i>Massó Treinta</i>	1950	Massó Hermanos	220
<i>Gardenia</i>	1950	Manuel Freire y otros	152
<i>Ciudad de Alicante</i>	1950	Lloret y Llinares	235
<i>Puerto de Bonaigua</i>	1950	Pesca e Industrias Bacalao	975
<i>Ciudad de Villajoyosa</i>	1951	Lloret y Llinares	235
<i>Barra</i>	1951	Salvador Barreras Massó	207
<i>Balea</i>	1951	Salvador Barreras Massó	207
<i>Las Nieves</i>	1951	Francisco Senabre Verdú	220
<i>La Portela</i>	1951	Jesús Castro Valverde	194
<i>Porriño</i>	1952	Pesquerías Viguesas	239
<i>Redondela</i>	1952	Pesquerías Viguesas	239
<i>Rubianes</i>	1952	Pesquerías Viguesas	171
<i>Ares</i>	1952	E. Rivas Villanueva	194
<i>Aranza</i>	1954	Hijos de Vicente Larrañaga	259
<i>Boquerón</i>	1954	Salvador Barreras Massó	205
<i>Tinto</i>	1954	Pesqueras del Guadiana	247
<i>Toralla</i>	1954		205
<i>Huesca</i>	1954	Empresa Nacional Elcano	2.036
<i>Teruel</i>	1955	Empresa Nacional Elcano	2.038
<i>Mar Báltico</i>	1955	Javier Sensat Curbera	205
<i>Mar Caspio</i>	1955	Javier Sensat Curbera	205
<i>Tirán</i>	1956	Joaquín Dávila y Cía.	1.271
<i>Mar de Vigo</i>	1956	Javier Sensat Curbera	205
<i>Mar Mayor</i>	1956	Javier Sensat Curbera	241

<i>Mar Menor</i>	1956	Javier Sensat Curbera	226
<i>Mar Muiños</i>	1956	Isidoro Muiñes Villar	226
<i>Berdía</i>	1956	Pesquerías Vieguesas	168
<i>Odiel</i>	1956	Pesqueras del Guadiana	247
<i>Redentor III</i>	1957-1	Fundação Abrigo do Cristo	259
<i>Redentor IV</i>	1957-1	Manoel Leocadio da Nova	259
<i>Redentor V</i>	1957-1	Rinaldo Campello Villela	259
<i>El Guanche</i>	1957-9	Cory Hermanos	259
<i>Arbo</i>	1957	Hijos de J. Barreras	226
<i>Bao</i>	1957	Hijos de J. Barreras	206
<i>Berlingas</i>	1957	Salvador Barreras Massó	202
<i>Canido</i>	1957	Andrés Barreiro Betanzos	206
<i>Ciudad de Ayamonte</i>	1957	Pesqueras del Guadiana	317
<i>Iñigo de Loyola</i>	1957	Hijos de V. Larrañaga	317
<i>Lourido</i>	1957	José L. Barreras	226
<i>Mar Almeiro</i>	1957	Isidro Muiño Villar	226
<i>Mar del Coral</i>	1957-2	S.A. La Artística de Vigo	414
<i>Peares</i>	1957	Salvador Barreras	407
<i>Pepe Ignacio</i>	1957	Francisco Senabre Verdú	317
<i>Pousa</i>	1957	José Irastorza y Cía.	241
<i>San Gregorio</i>	1957	José Senabre Verdú	317
<i>Bajamar</i>	1958	Fernando Barreras	202
<i>Boteira</i>	1958	Salvador Barreras Massó	202
<i>Lanzada</i>	1958	José L. Barreras	202
<i>Latorre</i>	1958	Alejandro Barreras	202
<i>Monte Ventoso</i>	1958	Alejandro Barreras	202
<i>Onuba</i>	1958	Pesqueras del Guadiana	317
<i>Pleamar</i>	1958	Fernando Barreras	202
<i>Puerto de Huelva</i>	1959-12	Naviera del Odiel	1.521
<i>Isabel Flores</i>	1959	Luis y Manuel Rocafort	972
<i>Baredo</i>	1959	José L. Barreras	202
<i>Barreras Massó</i>	1959	Salvador Barreras Massó	321
<i>Mar de Galicia</i>	1959-12	Javier Sensat Curbera	386
<i>Samieira</i>	1959	Javier Sensat Curbera	202
<i>Maretón</i>	1959	Estela	248
<i>Rompeolas</i>	1959	Estela	248
<i>Ventisca</i>	1959	Estela	248
<i>Puerto de Ayamonte</i>	1960-6	Naviera del Odiel	1.521
<i>Belesar</i>	1960	Pescanova	208
<i>Besugo</i>	1960	Salvador Barreras Massó	202
<i>Mar de África</i>	1960	Javier Sensat Curbera	346
<i>Mar de los Sargazos</i>	1960	Javier Sensat Curbera	346
<i>Massó Treintaycinco</i>	1960	Massó Hermanos	346
<i>Pevisa Siete</i>	1960	Pesquerías Vieguesas	202
<i>Pevisa Ocho</i>	1960	Pesquerías Vieguesas	202
<i>Pevisa Once</i>	1960	Pesquerías Vieguesas	196
<i>Pevisa Trece</i>	1961	Pesquerías Vieguesas	196
<i>Perpetuo Socorro</i>	1961	Francisco Senabre Verdú	204
<i>Molipresca</i>	1961	Pesqueías Area	204
<i>Virgen de Betania</i>	1961	José Senabre Verdú	204
<i>Mari Irene</i>	1961	Amable Máquez Álvarez	204
<i>José Carlos</i>	1961	Gestoso Márquez Álvarez	204
<i>Navijosa</i>	1961	Friopesca	208
<i>María Celia</i>	1961	Manuel Fernández Abalde	192

<i>Mar de Barents</i>	1961	Pescaboa	346
<i>Mar Diez</i>	1961	Pescaboa	346
<i>Mar Once</i>	1962	Pescaboa	346
<i>Mugardos</i>	1961	Manuel Plana Yáñez	204
<i>Tirma</i>	1962	Industrias del Mar	208
<i>Adarra</i>	1962	Flota Pesquera de Occidente	232
<i>Esperanza de Cádiz</i>	1962	Pesquerías Cádiz	350
<i>Nuevo Capero</i>	1962	Pesquero Silverio Tobío	221
<i>Cruz de San Marcial</i>	1962	Flota Pesquera de Occidente	232
<i>María Oliva</i>	1962	Amable Márquez Álvarez	204
<i>Oleaje</i>	1962	Estela	208
<i>Narrica</i>	1962	Pedro Otegui Malcorra	208
<i>Mari Geni</i>	1963	Pesquera Mugardesa	340
<i>Purita</i>	1963	Manuel Cotelo Aldao	208
<i>Oiz</i>	1963	Estela	208
<i>Otoyo</i>	1963	Estela	208
<i>Revellín</i>	1963	Ramón Casal Miño	248
<i>Tamadaba</i>	1963	Industrias del Mar	208
<i>Manolo Sibón</i>	1963	José Sibón Pantoja	204
<i>Jositan</i>	1963	Prego y Echevarría	340
<i>Monte Maigmo</i>	1963	Manuela Gómez Moar	215
<i>Lolita Gómez</i>	1964	Antonio García Rodríguez	156
<i>Jacinto Verdaguer</i>	1964		350
<i>Martín de Porres</i>	1964	Manuel Plana Yáñez	350
<i>Allones</i>	1964	Pescanova	190
<i>Sar</i>	1964	Pescanova	203
<i>Umia</i>	1964	Pescanova	203
<i>Louro</i>	1964	Pescanova	203
<i>Ulla</i>	1964	Pescanova	203
<i>Lérez</i>	1964	Pescanova	203
<i>Aneto</i>	1964		346
<i>Monte Erlo</i>	1964	Pesqueras Loyola	350
<i>Jacinto Verdaguer</i>	1964		
<i>Leiza</i>	1964	Empresa Bacaladera Mexicana	1.013
<i>José González</i>	1964	Pesqueras Gabriel González	350
<i>Caniga</i>	1964		346
<i>Tucán</i>	1964	Compañía Pesquera Arauco	222
<i>César Cuinas</i>	1964	Pesqueras Gabriel González SRC	376
<i>Tamarán</i>	1964-12	Cía Canaria de Remolques	496
<i>Sertosa Cinco</i>	1965-2	Sertosa	184
<i>Sertosa Seis</i>	1965-2	Sertosa	184
<i>Sertosa Ocho</i>	1965-7	Sertosa	184
<i>José T. Tibón</i>	1965	José Sibón Pantoja	208
<i>Carmen Jiménez</i>	1965	José Sibón Pantoja	350
<i>Doramas</i>	1965	Cory Hermanos	184
<i>Villa de Verín</i>	1965	Marvalfer	350
<i>Monte Arauntza</i>	1965	Pesqueras Loyola Zubeldía	361
<i>José T. Sibón</i>	1965		208
<i>Mar de Labrador</i>	1965	Motopesqueros de Altura Reunidos	981
<i>Manjuarí</i>	1965	Flota Cubana de Pesca	1.284
<i>Croix du Sud</i>	1966		603
<i>Manuel Plana</i>	1966	Pesquera Mugardesa	248
<i>Juan Ferrer</i>	1966	Federico Ferrer Tuset	796
<i>Playa de Pedreña</i>	1966	González Salvador Toledo	361



<i>Mosqui</i>	1966	Pinketty	494
<i>Camarón</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	1.284
<i>Isla Alegranza</i>	1966	Cooperativa Mar de Lanzarote	494
<i>Isla Graciosa</i>	1966	Cooperativa Mar de Lanzarote	494
<i>Isla Montaña Clara</i>	1966	Cooperativa Mar de Lanzarote	494
<i>Condecorado</i>	1967	Condeminas	708
<i>Rosendo da Vila</i>	1967	Armadores Coruña Vigo	1.285
<i>Playa de Mourisca</i>	1967	Gandón Menduina Hnos	1.493
<i>Barreras Massó Dos</i>	1967		1.316
<i>Jolima</i>	1967-5	Inda	494
<i>Mardepesca Dos</i>	1967-5		581
<i>Ciclón</i>	1967-11		999
<i>Miño</i>	1968	Galgofer	2.715
<i>Teodoro Pérez</i>	1968-2		685
<i>Sierra López</i>	1968-3	Boapesca	609
<i>Sierra Paz</i>	1968-4	Boapesca	609
<i>Punta Anaga</i>	1968-12	Cory Hermanos	229
<i>Condestable</i>	1968	Condeminas	369
<i>E-79-HB</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-80-HB</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-81-HB</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-82-HB</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-83-HB</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-84-HB</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-85-HB</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-86-HB</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-87-HB</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-88-HB</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-89-HB</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-90-HB</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>Condemar</i>	1969	Condeminas	369
<i>Aracena</i>	1969-1	PROMAR	2.396
<i>Playa de Bermeo</i>	1969	PEVASA	489
<i>Eguzki</i>	1969	Pesquera Echalar	1.280
<i>Mari Soli Fernández</i>	1969		194
<i>Puerto de Cádiz</i>	1970	Pesquerías Cádiz	659
<i>Playa de Ereaga</i>	1970	PEVASA	144
<i>Playa de Recati</i>	1970	PEVASA	144
<i>Ras-El-Bar</i>	1970	Egyptian High Sea Fisheries	2.344
<i>Pegago</i>	1970	Pesqueras Gabriel González	659
<i>Baltim</i>	1971-1		2.322
<i>Oca</i>	1971	Pescanova	292
<i>Oza</i>	1971	Pescanova	292
<i>Navijosa Tercero</i>	1971	Navijosa	292
<i>Navijosa Cuarto</i>	1971	Pesqueras Gabriel González	292
<i>Navijosa Cinco</i>	1972	Pesqueras Gabriel González	292
<i>Manolo</i>	1972	Industrias del Mar	292

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1942-1975). Archivo H.J. Barreras. Archivo del autor.

**Enrique Lorenzo y Cía. - Factorías Vulcano (1940-1975)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Carpa</i>	1940	Manuel González Amado	145
<i>Bollar</i>	1943	José R. de Villa Díaz	118
<i>Maruxa Montenegro</i>	1943	Benigno Montenegro Costas	176
<i>Vulcano (Paloma)</i>	1944	Francisco Brito Placeres	377
<i>Cachucho</i>	1944	José R. ee Villa Díaz	122
<i>Elsa</i>	1946		142
<i>Mary Blanca</i>	1947	Sebastián Brea Castro	145
<i>Araña</i>	1948		145
<i>Rata</i>	1949		145
<i>Lorenzo I</i>	1950		267
<i>Estrella Azul</i>	1951	Enrique Lorenzo y Cía.	267
<i>Estrella Blanca</i>	1951	Enrique Lorenzo y Cía.	267
<i>Litri</i>	1956	Enrique Lorenzo y Cia.	399
<i>María Mercedes</i>	1956	M. Miarnau Salvat	399
<i>Pagel</i>	1956	Enrique Lorenzo y Cía.	101
<i>Ulzama</i>	1956	Pesquera Vasco-Gallega	280
<i>Urusarán</i>	1956	Pesqueras de Altura	227
<i>Brens</i>	1957	Marcelo Castro Rial	399
<i>Adela Roibal</i>	1957	Joaquín Moyano Roibal	179
<i>Etribela</i>	1957	Andrés Soto Carnero	179
<i>Falperra</i>	1957	José Lorenzo Lorenzo	172
<i>Florencio</i>	1957	Andrés Soto Carnero	179
<i>Pilar Cousido</i>	1957	Sebastián Soto Cousido	179
<i>Perlón</i>	1957	José Lorenzo Lorenzo	172
<i>Romil</i>	1957	José Lorenzo Lorenzo	172
<i>Atrevido</i>	1957	Juan Rodal Barreiro	172
<i>Aligote</i>	1958	Enrique Lorenzo y Cía.	200
<i>Mero</i>	1958	Pesqueras Alquiza Ruiz	200
<i>Punta de Cabio</i>	1958	Pesqueras G. González	281
<i>Udana</i>	1958	Pesquera Vasco-Gallega	280
<i>Ulzama</i>	1958	Pesquera Vasco-Gallega	281
<i>Urtago</i>	1958	Pesqueros de Altura	280
<i>Falperra</i>	1958	José Lorenzo	147
<i>Urtazun</i>	1958	Pesqueros de Altura	280
<i>Pargo</i>	1959	Pesqueras Alquiza Ruiz.	200
<i>Juan Lazo</i>	1958	José Molares y otros	286
<i>Ignacio de Arrillaga</i>	1959	Ciriaco López Torrontegui	289
<i>Ignacio de Loyola</i>	1959	Ciriaco López Torrontegui	289
<i>Mariano Borrero</i>	1959	José Molares	286
<i>Rosa Cudilleiro</i>	1959	José A. Yáñez	201
<i>Angelote</i>	1959	Enrique Lorenzo y Cía.	293
<i>Cachuelo</i>	1959	Enrique Lorenzo y Cía.	293
<i>Vieirasa</i>	1959	Vieira González	206
<i>Alitán</i>	1960	Enrique Lorenzo y Cía.	301
<i>Jaquetón</i>	1960	Juan Rodal Barreiro	304
<i>Pesquera Arcade</i>	1960	Pesquera Arcade	201
<i>Róbaló</i>	1960	José Lorenzo Lorenzo	201
<i>Corcón</i>	1960	José Lorenzo Lorenzo	201
<i>Dentón</i>	1960	Flota Pesquera Industrial	301
<i>Marón</i>	1960	Manuel Buján Vilariño	201
<i>Ser</i>	1961		1.606

<i>Picón</i>	1961	Pescamartín	304
<i>Estornino</i>	1961		279
<i>Molares Alonso</i>	1961	José Molares Alonso	235
<i>F. Ferrer</i>	1961	Ferrer e Hijos SRC	205
<i>Urbia</i>	1961	Pesquera Vasco-Gallega	296
<i>Urnieta</i>	1961	Pesquera Vasco-Gallega	296
<i>Rosalía de Castro</i>	1962	Donato García Prego	200
<i>Gondomar</i>	1962		160
<i>Coto Redondo</i>	1962	Pesquera Silverio Tobío	235
<i>Puerto de Vigo</i>	1962	José Molares Alonso	235
<i>Puerto Pesquero</i>	1962	Pereira Álvarez	235
<i>Ponte Naya</i>	1963	Remolques Marítimos	85
<i>Lavalleja S-5</i>	1963	Gobierno del Uruguay	325
<i>Saladina Pardo Costas</i>	1963		219
<i>Estrella Nueva</i>	1963	Juan Fernández Estévez	371
<i>Remolcanosa Cuatro</i>	1964	Remolcadores Nosa Terra	186
<i>Puerto de Arrecife</i>	1964	Manuel Freire Veiga	295
<i>Ciudad de Arucas</i>	1964	Cooperativa Pesquera Canaria	295
<i>Ciudad de Telde°</i>	1964	Cooperativa Pesquera Canaria	295
<i>Lobo</i>	1964	Manuel Torres Pérez	228
<i>José Morgado</i>	1964	Explotaciones Pesqueras Castro	387
<i>Sargo</i>	1964	José Lorenzo	228
<i>Vulcano</i>	1964-12		186
<i>José Elduayen</i>	1965-12	JOP Vigo	186
<i>Roque del Este</i>	1965	Montenegro Bastos	358
<i>Roque del Oeste</i>	1965	Rocar	358
<i>Tiburón</i>	1965	Flota Cubana de Pesca	1.284
<i>Puente de la Ramallosa</i>	1965	Raimundo Domínguez	311
<i>Montsant</i>	1966-6	Remolques y Navegación	115
<i>Repunte</i>	1966-6	Luis A. Cabut	254
<i>Torre del Mar</i>	1966-8	Remolcadores de Málaga	115
<i>Tierra Verde</i>	1966	G. Vázquez y B. Sola	194
<i>Aurora Álvarez</i>	1966-10		276
<i>Navijosa Segundo</i>	1966	NAVIJOSA	197
<i>Cherna</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	1.284
<i>Sistallo</i>	1967-4	Pescanova	275
<i>Fontao</i>	1967-4	Pescanova	275
<i>Olerama</i>	1967	José Amarelo Polo	199
<i>Eduardo Santiago</i>	1967		199
<i>Urquíl</i>	1967	Pesquera del Atlántico	1.461
<i>Virxen da Saleta</i>	1967	M y J Fernández Fernández	197
<i>Nosa Cantiga</i>	1967	Cooperativa del Mar Noso Mar	186
<i>Nosa Terra</i>	1967	Cooperativa del Mar Noso Mar	186
<i>Noso Agarimo</i>	1967	Cooperativa del Mar Noso Mar	186
<i>Noso Lar</i>	1967	Cooperativa del Mar Noso Mar	186
<i>Torrebermeja</i>	1968-1	Remolcadores de Málaga	108
<i>Dracor Dos</i>	1968-2	Dragados y Construcciones	108
<i>La Línea</i>	1968	CEPSA	114
<i>Manacor</i>	1968-7		103
<i>Nuevo Carme Celi</i>	1968	Adelaida Caballero Cuchi	212
<i>Xaxan</i>	1968	Pesquerías Molares	557
<i>Usurbil</i>	1968	Pesquera del Atlántico	1.338
<i>Uralde</i>	1969	Pesquera Vasco-Gallega	558
<i>Urizar</i>	1969	Pesquera Vasco-Gallega	558

<i>Tarraco</i>	1970-4	Remolques y Navegación	204
<i>Senecozulua</i>	1970-4	JOP San Sebastián	388
<i>Arenas del Ulla Segundo</i>	1970	Arenas y Gravas del Ulla	240
<i>Vulcano Tercero</i>	1970-6	Enrique Lorenzo y Cía.	206
<i>Sara Costas</i>	1971-6		
<i>Fao 59</i>	1971-7		184
<i>Lamatra</i>	1971-7	Gobierno del Uruguay	190
<i>Terrible</i>	1972	Gobierno de Túnez	
<i>Barracuda</i>	1972		349
<i>Tiburón</i>	1972		349
<i>Tuy</i>	1973	Pescanova	1.534
<i>Ribadeo</i>	1973	Pescanova	1.534
<i>Nublo</i>	1973-7	Compañía Canaria de Remolques	110
<i>Arenas del Ulla Tercero</i>	1973	Arenas y Gravas del Ulla	207
<i>Arucas</i>	1974-1	Compañía Canaria de Remolques	212
<i>Echalar</i>	1974	Pesquera Echalar	1.321
<i>Torre Paloma</i>	1974-5		200
<i>Gran Canaria</i>	1974-5	Cía. Canaria de Remolques	212
<i>Albacora Cuatro</i>	1974-9	Albacora	1.490
<i>A Gaudí</i>	1974-10	S.A. de Remolcadores	204
<i>Volcán de Timanfaya</i>	1974-12	Antonio Armas Curbelo	557
<i>Volcán de Tisalaya</i>	1975-3	Antonio Armas Curbelo	557
<i>Rivainfanzón</i>	1975	Riva Suardíaz	1.965

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1942-1975). Archivo del autor.

### Construcciones Navales Santo Domingo (1944-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Nuevo Pastor Montenegro</i>	1944	Laureano Montenegro	165
<i>Lucero</i>	1945	Benigno Montenegro Costas	165
<i>Badoco</i>	1948	Julia Marquínez Ibarra	174
<i>Freiete Vázquez</i>	1948	Diego Grimaldi	189
<i>Doña Inés de Ulloa</i>	1952	Santodomingo e Hijos	158
<i>Badallan</i>	1953	José Tajés Mayo	174
<i>Alosno</i>	1956	José Santodomingo	172
<i>El Comendador</i>	1957	Santodomingo e Hijos	185
<i>Ana de Patoja</i>	1958	Santodomingo e Hijos	216
<i>Area Brava</i>	1960	José Santodomingo	189
<i>Brisca</i>	1961	C.N. Santodomingo	234
<i>Corrubedo</i>	1961	Sociedad Echevarría y Cía SRC	279
<i>Ribera del Condado</i>	1962	José R. Castiñeira	282
<i>Area Milla</i>	1962	C. N. Santodomingo	173
<i>Cancelero</i>	1962	Elvira Caminos López	167
<i>Aleluya</i>	1963	Raimundo F. Montenegro	115
<i>Canádelo</i>	1963	C.N. Santodomingo	173
<i>Generosa</i>	1963	Ricardo Touza Rodríguez	115
<i>Perla Marina</i>	1963	Felipe Pagay Torrealday	123
<i>M. González Amado</i>	1963	Nemesio González Fernández	238
<i>Ribera del Orbigo</i>	1962	Pesquera de Bergantiños	246
<i>Macavi</i>	1962	Luis Pérez Sánchez	288

<i>Ramsés</i>	1964	Agapito Prado López	148
<i>Rompido</i>	1964		187
<i>Monte Real</i>	1964	Eugenio Comedeiro Pastoriza	126
<i>Adubu</i>	1964		187
<i>La Marea</i>	1964	Iberpesca	168
<i>Pereira Molares</i>	1964	Manuel Norés González	126
<i>Beata Teresa Jorget</i>	1964	Pesqueras del Bujeo	168
<i>Domonte Mandado</i>	1964	Manuel Domonte Domínguez	126
<i>El Orinoco</i>	1964	Pesquera la Guayra	126
<i>Corisco</i>	1965	C.N. Santodomingo	200
<i>San Cibrián</i>	1965	Antonio Pérez Armada	121
<i>Hermanos Gandón</i>	1965	Wenceslao Gandón Casal	126
<i>Vilariño</i>	1965	Pereira Álvarez	134
<i>Lineiros</i>	1965	Fernando Varela Grassi	118
<i>José Domingo</i>	1965	Domingo Fernández Pino	151
<i>La Milagrosa</i>	1965	Industrias Villalta	154
<i>Maitechu</i>	1965	Gumersindo González	200
<i>San Antonino</i>	1966	Pereira Álvarez	185
<i>Soledad</i>	1966	Piana y Compañía	169
<i>Boer</i>	1966	Jesús Lago Lorenzo	169
<i>Mardepesca</i>	1966-4		749
<i>Dolupa</i>	1966	Antonio Peralta Blanco	194
<i>José Cesáreo</i>	1966	José Paradavila Portas	185
<i>Manuel Pérez Pan</i>	1966	Ramona Pérez Pan	196
<i>Tarzán</i>	1967		239
<i>Laredo</i>	1967	Juan Tizón Lago	182
<i>Farpesca</i>	1967	Ángel Armada Álvarez	186
<i>Donas</i>	1967	José Núñez Soutiño	149
<i>Magdalena Vinaches</i>	1967	Plana y Cía.	178
<i>Pescalanza Primero</i>	1968	Coop. Mar Pescalanza	182
<i>Mary Gloria</i>	1968		123
<i>Nuevo Jundina</i>	1968	Severino Lago Montenegro	169
<i>Puentearreas<sup>23</sup></i>	1968	Manuel González Parada	246
<i>Amanecer</i>	1968	Félix Pérez Fernández	144
<i>Combaroya</i>	1968	Antonio González Concheiro	314
<i>García y Vidal I</i>	1968	Eloy García y Felipe Vidal	141
<i>Guernika 'Ko Arbola</i>	1968	Marcelo Ensunza Elorduy	481
<i>Manufe</i>	1968	Jesús Vaqueiro Gandón	149
<i>Hermanos Fernández Pino</i>	1968	J. y R. Fernández Pino	204
<i>Hermanos Vaqueiro</i>	1969	Antonio Vaqueiro Gandón	168
<i>Faro Silleiro</i>	1969	Constantino Vaqueiro Millán	164
<i>Cid Campeador</i>	1969		221
<i>Morrunchu</i>	1969	Cooperativa del Mar La Polar	173
<i>Medusa</i>	1970	Novo Porto	217
<i>García y Vidal II</i>	1970	Eloy García y Felipe Vidal	168
<i>Playa de Aldán</i>	1970	Juan Oya Pérez	165
<i>Farpesca Tercero</i>	1970	Fernando Araujo Rodríguez	171
<i>Hermanos Area</i>	1970	Francisco Area Calviño	171
<i>Pintens</i>	1971	Antonio Vaqueiro Gandón	171
<i>Puerto Marín</i>	1971	Eloy García García	217
<i>Recaré</i>	1971	Suemar	171
<i>José Puerta Prado</i>	1971	José Puerta Oviedo	293

<sup>23</sup> Botado con el curioso nombre *Para que Veas*.

<i>Saudade</i>	1971	Enrique Molares Pérez	171
<i>Borreiros</i>	1971	Pereira Álvarez	171
<i>Concepción Pino</i>	1971	Domingo Fernández Pino	207
<i>Juana de Castro</i>	1971	Donato García Prego	217
<i>Area Cova</i>	1972	Jesús Vaqueiro Gandón	360
<i>Garsa</i>	1972	Jesús García García	170
<i>Vilachan</i>	1972	José Abal Portela	252
<i>José Antonio y Manuel</i>	1972	Manuel Norés González	170
<i>Cuscatlán</i>	1973-1	CEPA El Salvador	150
<i>Puente de Gondomar</i>	1973	Enrique Molares Pérez	347
<i>Pescapuerta Segundo</i>	1973	Pescapuerta	539
<i>Areina</i>	1973	Enrique André Vieira	170
<i>Combaroya Segundo</i>	1973	Antonio González Concheiro	337
<i>Pevegasa</i>	1973	PEVEGASA	254
<i>Nueva Area Gil</i>	1973	Francisco Area Calviño	170
<i>Garysa</i>	1973		176
<i>Peixiño</i>	1973	Pescaboa	341
<i>Lunes Santo</i>	1974	J. Santodomingo	290
<i>Martes Santo</i>	1974	J. Santodomingo	280
<i>Otur</i>	1974-3	Portland H/f	451
<i>Pescapuerta Tercero</i>	1974	Pescapuerta	471
<i>Puente Minor</i>	1974	Pereira Álvarez	314
<i>Rocamar</i>	1974	Francisco Veiga e Hijos	174
<i>Madroa</i>	1974	Juan M. Oya Pérez	257
<i>Ría de Pontevedra</i>	1974	Antonio Sotelo Gutiérrez	519
<i>Playa de Menguina</i>	1974	Moradina	257
<i>Pevegasa Segundo</i>	1974	Pevega	314
<i>Farpesca Cuarto</i>	1974	Farpesca	471
<i>Pevegasa Tercero</i>	1975	Pevega	163
<i>Pevegasa Cuatro</i>	1975	Pevega	208
<i>Combaroya Tercero</i>	1975	Barconoya	376
<i>Cova de Balea</i>	1975		165
<i>Mar de Galilea</i>	1975		257
<i>Fragana</i>	1975		350
<i>Orballo</i>	1975	Julio Molares Pérez	314
<i>Suemar Uno</i>	1975	Suemar	316
<i>Cova de Balea</i>	1975	Antonio Vaqueiro Gandón	164
<i>Mouta</i>	1975		257
<i>Jueves Santo</i>	1975	Pesquera Santa Cruz	280
<i>Viernes Santo</i>	1975	Pesquera Santa Cruz	280
<i>Sábado Santo</i>	1975	Pesquera Santa Cruz	280
<i>Carvisa Uno</i>	1975	Carvisa	208
<i>Carvisa Dos</i>	1975	Carvisa	208
<i>Pescamaro Uno</i>	1975	Chymar	314
<i>Sovhispan Uno</i>	1975	Mortransflot URSS	280
<i>Ponte de Rande</i>	1975	Pesquerías Molares	1.525
<i>Panxon Dos</i>	1975		280
<i>Villa de Marín</i>	1975	Manuel Norés González	339

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1945-1975). Archivo del autor.

### Construcciones Navales Paulino Freire (1931-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Piedi</i>	1931	M y R Domínguez Macaya	130
<i>Gestoso</i>	1932	M. Gestoso Costas	115
<i>González Gestoso</i>	1932	M. Gestoso Costas	115
<i>Fragio nº 1</i>	1932		115
<i>Miguel V. Costa</i>	1935	C. Veiga Barreiro	117
<i>Pesquerías Freire nº 1</i>	1939	Pesquerías Freire	117
<i>Pesquerías Freire nº 2</i>	1939	Pesquerías Freire	117
<i>Pesquería Freire Quinto</i>	1942	Pesquerías Freire	
<i>Francisco Márquez Falque</i>	1943	F. Márquez Falque y C <sup>a</sup>	112
<i>Benigno Márquez Falque</i>	1943	F. Márquez Falque y C <sup>a</sup>	112
<i>Florencio Márquez Falque</i>	1943	F. Márquez Falque y C <sup>a</sup>	112
<i>Costas Rouco</i>	1943	C.N. P. Freire	176
<i>Pesquerías Freire Séptimo</i>	1943	Pesquerías Freire	176
<i>Pesquerías Freire Octavo</i>	1943	Pesquerías Freire	176
<i>Punta Blanca</i>	1944	Iriberry	114
<i>Mar Gran Sol</i>	1945	Massó Hermanos	178
<i>Mar Pequeño Sol</i>	1945	Massó Hermanos	178
<i>Otero y Pérez</i>	1947	Enrique Otero Romero	124
<i>Freire Costas</i>	1947	C.N. P. Freire	178
<i>Freire Gestoso</i>	1947	C.N. P. Freire	178
<i>Freire Vázquez</i>	1948	C.N. P. Freire	189
<i>A.. Márquez Costas</i>	1948	Amable Márquez Álvarez	124
<i>A..Marquez Gestoso</i>	1949	Amable Márquez Álvarez	124
<i>Mar del Norte</i>	1949	Massó Hermanos	178
<i>Juan Lorenzo</i>	1950	Esmeraldo Domínguez	159
<i>Freire Rodríguez</i>	1950	C.N. P. Freire	189
<i>Nuestra Señora de Ziarotza</i>	1954	Pesquera Reinaku	229
<i>Concha de Gijón</i>	1958	Atunera Vasco Canaria	188
<i>Generoso Márquez</i>	1959	Francisco Márquez y Cía.	176
<i>Teresa Falque</i>	1959	Pesquera Rocío	176
<i>Antonia Carnero</i>	1960	Andrés Soto Carnero	202
<i>Combarro</i>	1960	Andrés Soto Carnero	202
<i>Lourizán</i>	1960	Andrés Soto Carnero	202
<i>Puente Castrelos</i>	1961	Pesquerías P. Freire	454
<i>Cabana</i>	1961		242
<i>Monteveo</i>	1961	Juan Fernández Estévez	208
<i>Cabo Finisterre</i>	1962	Olga Vaquero Seoane	208
<i>Félix Vilar</i>	1962	Ramón Freiere Brea	208
<i>Lince</i>	1962	Manuel Sánchez Caribad	202
<i>Montemenor</i>	1962	Luis Pérez Quevedo	225
<i>Punta Cabicastro</i>	1963	Andrés Soto Carnero	206
<i>Mazagón</i>	1963	Pesquerías de Huelva	229
<i>Quimar</i>	1964	Enrique Vieira Andrés	190
<i>Tiale</i>	1964	Pescatlántica	191
<i>Capón</i>	1964	Juan Pazos Vilaró	214
<i>Asunción Rivero</i>	1964	José Antonio Yanez Cudilleiro	225
<i>Josefina Carral</i>	1964	Manuel González	206
<i>Chanza</i>	1964	Narciso Martín Navarro	191
<i>Cruz de Alemana</i>	1964	José Vilar Fernández	190
<i>El Orzán</i>	1964	Maramour	206
<i>Bosoko</i>	1965	Hijos de Manuel Barreiro	181

<i>José Cabot Alonso</i>	1965	Herederos E. Cabot Alfonso	191
<i>Carmen Sánchez</i>	1965	Pesconuba	200
<i>Joturo</i>	1965	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Alecrín</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	705
<i>Mariví</i>	1966	Manuel Hernández Rubio	191
<i>Vieirasa Cuatro</i>	1966		440
<i>San José Número Dos</i>	1967	José Pereira Moreira	217
<i>Tartessos</i>	1967	Pesquera Onubense	152
<i>Cachamuiña</i>	1967		198
<i>Nuestra Señora de Erdotxa</i>	1967	Pesquera Reinaku	407
<i>Monte Marín</i>	1967	Luis Pérez Quevedo	231
<i>Bigaro</i>	1968	Pesqueras Cíes	352
<i>María Luisa Corral</i>	1968	Pesquera Corral	223
<i>Narval</i>	1968	Pesqueras Cíes	352
<i>Hermanos Bocanegra</i>	1969		154
<i>Elibel</i>	1969		212
<i>Nuevo San Jaime</i>	1969	Senabre y Cía.	209
<i>Juan Luis Dos</i>	1969	Islamar	197
<i>Pondal</i>	1970	Pesquera Atlántica	229
<i>Ribarosa</i>	1970	Pesquerías Mar Sierra	137
<i>Calamar Maru</i>	1970		251
<i>Vieirasa Cinco</i>	1970-9	Eduardo Vieira	472
<i>Anjomar</i>	1971	Pesquera Onubense	154
<i>María Antonia Gómez</i>	1971		160
<i>Islamar Tercero</i>	1971	Juan Vázquez Islamar	216
<i>Vázquez Pelayo</i>	1971		149
<i>Sierra Ancares</i>	1971	Pesquera Carral	248
<i>Vieirasa Seis</i>	1972	Eduardo Vieira	481
<i>Sudoeste</i>	1972	Antonio Campelo	270
<i>Amerador</i>	1972	José Baldó Such	217
<i>Capitana</i>	1972	Pesqueras Costa de la Luz	256
<i>Álvarez Entrena Séptimo</i>	1972	Álvarez Entrena	249
<i>Álvarez Entrena Octavo</i>	1973	Álvarez Entrena	273
<i>Toralla</i>	1973	Pesquera Vasco-Gallega	453
<i>Holmanes</i>	1974-1	Holmi H/f	451
<i>Álvarez Entrena Noveno</i>	1974	Álvarez Entrena	273
<i>Álvarez Entrena Décimo</i>	1974	Álvarez Entrena	273
<i>Juan Iglesias</i>	1974	Vicente Iglesias	143
<i>Tito Marquez</i>	1974	Antonio Rodríguez Falque	494
<i>Marisa Primero</i>	1974	Marítima Isleña	216
<i>Campa de Torres<sup>24</sup></i>	1974-5	Copemar	821
<i>Puente San Telmo</i>	1975	Pesquerías Paulino Freire	301
<i>Puente Toralla</i>	1975	Pesquera Morrazo	287
<i>Cantón de Cora</i>	1975	Pesquera Arcade	470
<i>Corba</i>	1975	Pesquera Rías Bajas	299
<i>Egunsentia</i>	1975	Ondarrutarra	503

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

<sup>24</sup> Este buque fue alargado en 1983 en ASCON y volvería a serlo en 1987.



**ASCON (1960-1975)**  
**Construcciones S.L. (1934-1959)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Nuevo Moncho</i>	1934		110
<i>Ana Mari E</i>	1941	Pedro Otaegui Malcorra	150
<i>Urco (Udala)</i>	1945	Pesquera Vasco-Gallega	148
<i>Mar Gran Sol</i>	1947	Juan Urrusolo Azpillaga	178
<i>Soro</i>	1948	Joaquín Dávila y Cía.	379
<i>Mar de Islandia</i>	1951	Pesqueros de Altura	224
<i>Mar Bantry</i>	1951	Javier Sensat Curbera	224
<i>Mar Melville</i>	1951	S.A. La Artística de Vigo	224
<i>Myrdoma</i>	1952	M. y R. Domínguez Macaya	207
<i>Myrdoma B</i>	1952	M. y R. Domínguez Macaya	208
<i>Urbasa</i>	1954	Pesquera Vasco-Gallega	187
<i>Meira-10</i>	1958	Tecnimarítima	1.160
<i>Mar Blanco</i>	1958	Javier Sensat Curbera	202
<i>Mar Antillas</i>	1959	Javier Sensat Curbera	202
<i>Mar Arabia</i>	1959	Javier Sensat Curbera	202
<i>Lemos</i>	1961	Pescanova	523
<i>Andrade</i>	1961	Pescanova	523
<i>Salgueirón<sup>25</sup></i>	1961		482
<i>Pambre</i>	1961	Pescanova	523
<i>Pego</i>	1961	Servicios Pesqueros	483
<i>Sobroso</i>	1962	Pescanova	573
<i>Doncos</i>	1962		519
<i>Soutomayor</i>	1962	Pescanova	573
<i>Zancoli</i>	1962		431
<i>ACSA</i>	1963	Astilleros Construcciones	147
<i>Cigala</i>	1963	Parada y Pousada	431
<i>Mar Austral</i>	1963-9		929
<i>Vimianzo</i>	1963	Pescanova	1.532
<i>Melva</i>	1964	Abdelmajid Emiref	117
<i>Bacoreta</i>	1964	Coop- Fabricantes Conservas	117
<i>Caballa</i>	1964	Avelino Rodríguez Gómez	117
<i>Cañaílla</i>	1964	Coop. Conservas de España	117
<i>Juan Nespral</i>	1964-4	Naviera del Nalón	2.756
<i>Ribera Andaluza</i>	1964-5	Pesquerías Gaditanas de Gran Altura	669
<i>Virgen del Cabo</i>	1964-8	Pesquera Rodríguez	929
<i>Monteaya</i>	1964-10		928
<i>La Laja</i>	1964-11	Naviera del Odiel	1.286
<i>Corcubión</i>	1965-2		929
<i>Cristóbal Colón</i>	1965	Sociedad Pesquera Guanaye	197
<i>Pedro de Valdivia</i>	1965	Sociedad Pesquera Guanaye	197
<i>Guasa</i>	1965	Flota Cubana de Pesca	1.139
<i>Maris Stella</i>	1965	Eduardo Vieira	1.112
<i>Nuevo Odiel</i>	1965	Congelados del Mar	1.112
<i>La Rábida</i>	1966	Naviera del Odiel	1.286
<i>Mar del Cabo</i>	1966-3	Motopesqueros de Altura Reunidos	1.414
<i>Mar de Vigo</i>	1966	Motopesqueros de Altura Reunidos	2.939
<i>Espadarte</i>	1966-10		1.546

<sup>25</sup> Este buque fue alargado en dos ocasiones (1966 y 1986).

<i>Ribera Gallega</i>	1966-11	Pesquerías Gaditanas de Gran Altura	669
<i>Biajaiba</i>	1966	Flota Cubana de Pesca	1.114
<i>Principado de Asturias</i>	1966-8	COPEMAR	1.314
<i>Ribera Gallega</i>	1966-12		1.314
<i>Mar del Cabo</i>	1967		1.655
<i>Froxa</i>	1967-3	Reygesa	1.360
<i>Berenice</i>	1967-7	ITM Egipto	1.239
<i>Hurghada</i>	1967-8	ITM Egipto	1.239
<i>Folías</i>	1967	Freiremar	1.360
<i>Catamarán</i>	1967	Transbordadores de Vigo	344
<i>Pescafría Cuarto</i>	1968-12	Pescafría	2.396
<i>Galmírez</i>	1968	Pescanova	2.554
<i>Gondomar</i>	1968	Pescanova	2.431
<i>Janza</i>	1968	Otero Rubido	1.276
<i>E-52-AC</i>	1968-11	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-53-AC</i>	1968-11	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-54-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-55-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-56-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-57-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-58-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-59-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-60-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-61-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-62-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-63-AC</i>	1968-12	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-64-AC</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-65-AC</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-66-AC</i>	1969-1	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-67-AC</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-68-AC</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-71-AC</i>	1969-2	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-72-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-69-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-70-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-73-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-74-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-75-AC</i>	1969-3	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-76-AC</i>	1969-4	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-77-AC</i>	1969-4	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>E-78-AC</i>	1969-4	Flota Camaronera del Caribe	107
<i>Illa</i>	1969	Pesquera Industria Inda	1.233
<i>Mar del Plata</i>	1969	Flota Cubana de Pesca	2.396
<i>Mar Caribe</i> <sup>26</sup>	1969-1	Flota Cubana de Pesca	2.396
<i>Arcos</i>	1969-12	AMA del Suratlántico	2.396
<i>Golfo de Tonkin</i>	1969	Flota Cubana de Pesca	1.276
<i>Golfo de México</i> <sup>27</sup>	1970	Flota Cubana de Pesca	1.276
<i>Isla del Mediterráneo</i>	1970-1	Medcargó	2.824
<i>Isla del Atlántico</i>	1970-4	Medcargó	2.824
<i>Rolón Oro</i>	1970	TRAFUME	770
<i>Rolón Plata</i>	1970	TRAFUME	770

<sup>26</sup> Botado como Arcos.<sup>27</sup> Botado como Boga.

<i>Waynegate</i>	1971-3		1.594
<i>Arcade</i>	1971		1.066
<i>Narya</i>	1971-4		1.594
<i>Nenya</i>	1971-4		1.577
<i>Ardán</i>	1971-5		1.066
<i>Cometa</i>	1971		936
<i>Fragaria</i>	1972-9		3.395
<i>Kerisnel</i>	1972-11		2.239
<i>American Main</i>	1972-12		3.139
<i>American Mist</i>	1972-12		3.415
<i>Fernanda</i>	1973-5		1.597
<i>Stellaria</i>	1973-1		2.934
<i>Borna</i>	1973-9	Joaquín Dávila y Cía.	3.434
<i>Barrosa</i>	1973-11	Joaquín Dávila y Cía.	3.434
<i>Birte Steen</i>	1973		1.600
<i>Guaycura</i> <sup>28</sup>	1973-11	Gobierno de México	3.492
<i>Tenes</i>	1974	SNTM/CNAN	1.598
<i>Dellys</i>	1974	SNTM/CNAN	1.598
<i>Rivadavia</i>	1974	Pescanova	1.517
<i>Betanzos</i>	1974	Pescanova	1.534
<i>Campa del Infanzón</i>	1974	Copemar	1.333
<i>Congelador Mar Uno</i>	1974	Motopesqueros de Altura	1.333
<i>Congelador Mar Dos</i>	1974	Motopesqueros de Altura	1.333
<i>Congelador Mar Tres</i>	1974	Motopesqueros de Altura	1.333
<i>Arosa Octavo</i>	1974-11	S.A. Pesquera Industrial Gallega	1.425
<i>Arosa Noveno</i>	1975-2	S.A. Pesquera Industrial Gallega	1.425
<i>Río Damuji</i>	1975-4	Flota Cubana de Pesca	2.634
<i>Río Jobabo</i>	1975-7	Flota Cubana de Pesca	2.634
<i>Río Almendares</i>	1975-8	Flota Cubana de Pesca	2.634
<i>Río Agabama</i>	1975-9	Flota Cubana de Pesca	2.634
<i>Río Arimao</i>	1975-11	Flota Cubana de Pesca	2.634

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). *Ingeniería Naval* (1960-1975). Archivo del autor.

### Astilleros de Huelva (1973-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Vidal Bocanegra</i>	1973	Juan Vidal y Luis Bocanegra	299
<i>Vidal Bocanegra II</i>	1973	Juan Vidal y Luis Bocanegra	299
<i>Pinta</i>	1973	Mariscos Rodríguez	283
<i>Santa María</i>	1973	Mariscos Rodríguez	250
<i>Monte Galicia</i>	1973	Juan C. Pérez Quevedo	209
<i>Monte Peniza</i>	1973	Rafael Pérez Quevedo	209
<i>Nina</i>	1973	Mariscos Rodríguez	283
<i>Álvarez Entrena Once</i>	1973	Álvarez Entrena	299
<i>Álvarez Entrena Doce</i>	1973	Álvarez Entrena	290
<i>Álvarez Entrena Trece</i>	1974	Álvarez Entrena	288
<i>Siglovik</i>	1974-3	Thormodur Rammi H/f	450
<i>Santa María Segundo</i>	1974	Mariscos Rodríguez	272
<i>Arrirosa</i>	1974		268

<sup>28</sup> Botado como *Jasmine*.

<i>Vilma Rosa</i>	1974		286
<i>Pesquera Onubense Primero</i>	1974		282
<i>Pesquera Onubense Segundo</i>	1974	Lozoya Zubeldía y Cía.	282
<i>Ribarosa Cuarto</i>	1974	Martín Vázquez	271
<i>Ribarosa Tercero</i>	1974	Vázquez Martín	271
<i>Cipi</i>	1974	CIPI Manuel Cidras Rosales	270
<i>Pesquera Onubense Tercero</i>	1974		288
<i>Marvasa Primero</i>	1974	Martín Vázquez	272
<i>Marvasa Segundo</i>	1974	Martín Vázquez	269
<i>Maposa Primero</i>	1974	Marítima Pólux	448
<i>Limón Verde</i>	1974	Limber Onubense	213
<i>Navijosa Quinto</i>	1974	Pesqueras Gabriel González	448
<i>Pegago Segundo</i>	1974	Pesqueras Gabriel González	448
<i>Pegago Tercero</i>	1975	Pesqueras Gabriel González	448
<i>Pegago Cuarto</i>	1975	Pesqueras Gabriel González	446
<i>Marvasa Cuarto</i>	1975		218
<i>Maposa Quinto</i>	1975	Marítima Pólux	450
<i>Maposa Séptimo</i>	1975	Marítima Pólux	450
<i>Pescavensa Sexto</i>	1975	PESCAVEN	270
<i>Álvarez Entrena Catorce</i>	1975	Álvarez Entrena	300
<i>Álvarez Entrena Dieciséis</i>	1975	Álvarez Entrena	300
<i>Viki Segundo</i>	1975	Pesqueras Viki	289
<i>Clara Rosal</i>	1975		288
<i>Playa de Arinaga</i>	1975		219
<i>Idalsan</i>	1975	José M. Muriel Santana	300
<i>Jin Yang</i>	1975	Dae Jin Fisheries Co. Ltd.	997
<i>Jung Yang</i>	1975	Dae Jin Fisheries Co. Ltd.	950
<i>Soo Yang</i>	1975	Dae Jin Fisheries Co. Ltd.	889
<i>Navijosa Sexto</i>	1975	NAVIJOSA	446
<i>Navijosa Séptimo</i>	1975	NAVIJOSA	450
<i>Navijosa Octavo</i>	1975	NAVIJOSA	450
<i>Maposa Octavo</i>	1975	Marítima Pólux	450

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1973-1975). Archivo del autor.

### Astilleros de Sevilla (1955-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Astene Tercero</i>	1955-8	Empresa Nacional Elcano	575
<i>Astene Primero</i>	1956-8	Empresa Nacional Elcano	650
<i>Astene Segundo</i>	1956-10	Empresa Nacional Elcano	650
<i>Puerto de Denia</i>	1956-1	TRAFUME	575
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	1956-2	Empresa Nacional Elcano	250
<i>Puerto de Burriana</i>	1956-1	TRAFUME	375
<i>Puerto de Cullera</i>	1956-4	TRAFUME	375
<i>Torre del Oro</i>	1956-12	Astillero de Sevilla	23
<i>M. Crespo</i>	1957-3	Empresa Nacional Bazán	23
<i>Torres de Cuarte</i>	1957-4	COFRUNA	2.700
<i>Torres de Serranos</i>	1957-6	COFRUNA	2.700
<i>Barco Puerta</i>	1957-12	JOP Sevilla	104
<i>Sierra Umbría</i>	1958-12	Marítima del Norte	683

<i>Sierra Urbión</i>	1958-12	Marítima del Norte	683
<i>Hispalis</i>	1958-2	Empresa Nacional Elcano	429
<i>Don Luis Delgado</i>	1958-2	Sertosa	164
<i>Don Ilde</i>	1958-3	Sertosa	164
<i>Peñagolosa</i>	1958-8	Isleña Marítima	164
<i>Cepsa Segundo</i>	1958-10	CEPSA	164
<i>Ciudad de Pasto</i>	1958-5	Flota Mercante Grancolombiana	6.300
<i>Ciudad de Guayaquil</i>	1958-11	Flota Mercante Grancolombiana	6.300
<i>Virgen de Valme</i>	1959-6	Empresa Naviera Sevilla	650
<i>Miramar</i>	1959-10	Naviera Vasco-Gaditana	650
<i>Puente San Telmo</i>	1959-2	Empresa Nacional Elcano	23
<i>Ciudad de Pereira</i>	1960-6	Flota Mercante Grancolombiana	6.300
<i>Ciudad de Armenia</i>	1960-11	Flota Mercante Grancolombiana	6.300
<i>Virgen de los Reyes</i>	1960-7	Empresa Naviera Sevilla	682
<i>Formentor</i>	1960-11	Vicente Castañer Enseñat	699
<i>Descubridor</i>	1960-2	Naviera Alvargonzález	1.200
<i>Conquistador</i>	1960-5	Naviera Alvargonzález	1.200
<i>Rescaca</i>	1960-3	Excavación Submarina	540
<i>Boreal</i>	1960-3	Excavación Submarina	110
<i>Submarina I</i>	1960-3	Excavación Submarina	404
<i>Submarina II</i>	1960-3	Excavación Submarina	404
<i>Submarina III</i>	1960-3	Excavación Submarina	404
<i>Agrotai</i>	1960-3	Naviera Serna	699
<i>Agromayor</i>	1960-6	Naviera Serna	699
<i>Ursus Quinto</i>	1960-12	CAMESA	176
<i>Aitana</i>	1961-5	Isleña Marítima	176
<i>Puerto de Castellón</i>	1961-10	Naviera Vasco-Gaditana	688
<i>Puerto de Alicante</i>	1961-10	Naviera Vasco-Gaditana	678
<i>Minas Conjuero</i>	1961-6	Naviera de Castilla	13.308
<i>Lavalleja</i>	1962-11	ANP Puertos de Uruguay	234
<i>Astene 54</i>	1962-2	Trabajos y Obras	540
<i>Terica</i>	1962-1	United Levant Lines	2.170
<i>Tropicana</i>	1962-12	Transcontinentale Marittima	6.202
<i>Northpole</i>	1963-5	Liberian Refrigerated Carriers	6.420
<i>Southpole</i>	1963-9	Reefer and Transpor Corporation	6.420
<i>Santa Alicia</i>	1964-1	Santa Cecilia Co.	14.600
<i>Mendoza</i>	1964-11	Empresa Nacional Elcano	15.867
<i>Oriental Envoy</i>	1965-6	Oceanic Bulk Carriers	14.600
<i>Ciudad de Bucaramanga</i>	1965-11	Flota Mercante Grancolombiana	12.328
<i>Villablanca</i>	1965-7	Castañer y Ortiz	2.330
<i>Villaverde</i>	1965-7	Castañer y Ortiz	2.330
<i>Villafría</i>	1965-12	Castañer y Ortiz	2.330
<i>Villafranca</i>	1966-8	Castañer y Ortiz	2.330
<i>Ciudad de Cúcuta</i>	1966-5	Flota Mercante Grancolombiana	12.328
<i>Ciudad de Buenaventura</i>	1966-11	Flota Mercante Grancolombiana	12.328
<i>Albufereta</i>	1966-5	JOP Alicante	176
<i>Piotr Dunin</i> <sup>29</sup>	1966-6	Centrala Morska (Polonia)	6.600
<i>Josef Wrynicky</i> <sup>30</sup>	1966-8	Centrala Morska (Polonia)	6.600
<i>Isla de Saltés</i>	1967-6	Astilleros de Huelva	2.357
<i>Río Magdalena</i>	1968-6	Flota Mercante Grancolombiana	12.320
<i>Sertosa Once</i>	1968-6	Sertosa	143

<sup>29</sup> Solo casco, completado en el astillero Szczecinska Warskiego (41-H1).

<sup>30</sup> Solo casco, botado como *Sebastián Klonowicz* y completado en el astillero Szczecinska Warskiego (41-H2).

<i>Sertosa Doce</i>	1968-6	Sertosa	143
<i>Playa de la Antilla</i>	1968-12	Pesca y Congelación	346
<i>Playa del Portil</i>	1968-12	Pesca y Congelación	346
<i>Dracaza X</i>	1968-7	Dragados y Construcciones	734
<i>Draclapp Diez</i>	1968-10	Dragados y Construcciones	440
<i>Draclapp Once</i>	1968-10	Dragados y Construcciones	440
<i>Draclapp Doce</i>	1968-10	Dragados y Construcciones	440
<i>Dacabria III</i>	1969-6	Dragados y Construcciones	734
<i>Butanueve</i>	1969-4	Butano	10.500
<i>Gundulic</i>	1969-7	Atlanska Plovidba	10.120
<i>Getaldic</i>	1969-10	Atlanska Plovidba	10.120
<i>Anahuac II</i>	1969-7	Transportación Marítima Mexicana	6.193
<i>Lago Llanquihue</i>	1970-6	Empremar Chile	9.565
<i>Lago Riñihue</i>	1970-7	Empremar Chile	9.565
<i>Lago Lanalhue</i>	1970-10	Empremar Chile	9.565
<i>Draclapp III</i>	1970	Dragados y Construcciones	734
<i>Draclapp XIII</i>	1970-2	Dragados y Construcciones	440
<i>Draclapp XIV</i>	1970-2	Dragados y Construcciones	440
<i>Llaranes</i>	1971-3	MARCOSA	12.880
<i>Trasona</i>	1971-6	MARCOSA	11.165
<i>Ciudad de Medellín</i>	1971-7	Flota Mercante Grancolombiana	12.625
<i>Solano</i>	1971-9	Aktiebolaget Helsingfors	9.999
<i>Ciudad de Manizales</i>	1971-10	Flota Mercante Grancolombiana	12.625
<i>Tivano</i>	1971-11	Aktiebolaget Helsingfors	9.999
<i>Kopalnia Machow</i>	1972-2	Polska Zegluga Morska	9.206
<i>Aiboa</i>	1972-3	Naviera Galea	9.628
<i>Kopalnia Grzybow</i>	1972-5	Polska Zegluga Morska	9.222
<i>Elianne</i>	1972-6	Lundhav	9.961
<i>Cunard Campaigner</i>	1972-7	Cunard Steamship Co.	15.498
<i>Cunard Caravel</i>	1972-9	Cunard Steamship Co.	15.498
<i>Cunard Carronade</i>	1972-11	Cunard Steamship Co.	15.498
<i>Cigoitia</i>	1972-12	Naviera Ramírez Escudero	9.958
<i>Draceli-Dos</i>	1973-2	Dragados y Construcciones	319
<i>Draciar-Dos</i>	1973-2	Dragados y Construcciones	156
<i>Cunard Calamanda</i>	1973-2	Cunard Steamship Co.	15.498
<i>Arenal</i>	1973-3	Cosmos Shipping & Trading	15.780
<i>Ivo Vojnovic</i>	1973-4	Atlanska Plovidba	9.868
<i>Triana</i>	1973-5	Cosmos Shipping & Trading	15.683
<i>Mavro Vetric</i>	1973-6	Atlanska Plovidba	9.868
<i>Giralda</i>	1973-7	Cosmos Shipping & Trading	15.716
<i>Cunard Cavalier</i>	1973-9	Cunard Steamship Co.	15.497
<i>Torre del Oro</i>	1973-11	Cosmos Shipping & Trading	15.382
<i>Cunard Carrier</i>	1973-12	Cunard Steamship Co.	15.650
<i>Beograd</i>	1973-12	Prekdokeanska Plovidba	15.693
<i>Dracmica-Dos</i>	1974-1	Dragados y Construcciones	472
<i>Danilovgrad</i>	1974-3	Prekdokeanska Plovidba	15.693
<i>Marcoazul</i>	1974-3	MARCOSA	19.915
<i>Marcoverde</i>	1974-5	MARCOSA	19.915
<i>Laurentine</i>	1974-6	Union Industrielle et Maritime	15.499
<i>Galea</i>	1974-7	Naviera Galea	19.916
<i>Penmen</i>	1974-10	Société Francaise de Transports	14.969
<i>Matai</i>	1974-12	Oy Pulpships A/B	20.085
<i>Spanish Wasa</i>	1974-12	Whitwill, Cole & Co. Ltd	15.208
<i>Nan Fung</i>	1975-4	Aktiebolaget Helsingfors	19.906

<i>Swedish Wasa</i>	1975-2	Whitwill, Cole & Co. Ltd	15.687
<i>Dry Sack</i>	1975-5	Naviera del Noroeste	16.169
<i>Forano</i>	1975-7	Oy Pulpships A/B	20.085
<i>Altano</i>	1975-10	Aktiebolaget Helsingfors	20.085
<i>Banda Azul</i>	1975-10	Naviera del Noroeste	17.355
<i>Castellblanch</i>	1975-11	Naviera del Noroeste	17.354
<i>Lita</i>	1975-12	Oy Pulpships A/B	20.085

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1955-1975) DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Archivo del autor.

### Astillero Vea-Murgúa (1891-1904)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Cádiz</i>	1894-6	Modesto Martínez Escuariaza	183
<i>San Fernando</i>	1894	Modesto Martínez Escuariaza	183
<i>Filipinas</i>	1895-4	Armada española	750
<i>Almendares</i>	1895-10	Armada española	50
<i>Baracoa</i>	1895-10	Armada española	50
<i>Cauto</i>	1895-11	Armada española	50
<i>Guantánamo</i>	1895-11	Armada española	50
<i>Yumurí</i>	1895-11	Armada española	50
<i>Mayarí</i>	1895-11	Armada española	50
<i>León-Vigo</i>	1895-11	Vicente Valverde	50
<i>Eulogia</i>		Yate familia Veá Murgúa	
<i>Carlos V</i>	1897	Armada española	9.235
<i>A</i>	1900	Sociedad de Pesca Gaditana	60
<i>B</i>	1900	Sociedad de Pesca Gaditana	60
<i>C</i>	1900	Sociedad de Pesca Gaditana	60
<i>D</i>	1900	Sociedad de Pesca Gaditana	60
<i>San Lúcar</i>	1900	Antonio Millán	140
<i>Udala</i>	1901-2	Compañía Bilbaína de Navegación	2.660
<i>Puerto Real</i>	1901-3	Antonio Millán	100
<i>Giralda</i>	1901-12	JOP Sevilla	138
<i>Extremadura</i>	1902	Armada española	2.150
<i>Remolcador</i>	1902-4	Veá Murgúa	337
<i>Cádiz 2</i>	1903-2	Vasco Gaditana	4.800
<i>Pedro Luis Lacave</i>	1903-6	Vasco Gaditana	4.800

Fuente: ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914". *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial. Madrid.

### Echevarrieta y Larrinaga (1917-1951)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Gadir</i>	1919-3	Echevarrieta	682
<i>Nadir</i>	1919-6	Echevarrieta	665
<i>Amir</i>	1919-8	Echevarrieta	665
<i>Ophir</i>	1919-10	Echevarrieta	665
<i>Menhir</i>	1920-1	Echevarrieta	665
<i>Agadir</i>	1920-9	Echevarrieta	685
<i>Cabo Espartel</i>	1920-3	Ybarra y Cía.	3.711

<i>Cabo Villano</i>	1920-8	Ybarra y Cía.	3.755
<i>Arichachu</i>	1920-12	Bermeo	3.493
<i>Atalaya</i>	1921-4	Bermeo	
<i>Gaztelu</i>	1921-7	Bermeo	
<i>Santamaña</i>	1921-10	Bermeo	2.661
<i>Marichu</i>	1928-6	Yate Horacio Echevarrieta	20
<i>Juan Sebastuián de Elcano</i>	1928-7	Armada española	3.700 (d)
<i>Margarita II</i>	1928-8	Compañía Punta Europa	143
<i>Dique flotante</i>	1929-9	Armada española (Cartagena)	2.000 TFA
<i>Santa María</i>	1929-5	Armada española (carabela)	102
<i>Egesa nº 1</i>		Echevarrieta	536
<i>Egesa nº 2</i>		Echevarrieta	536
<i>General Berenguer</i>	1931-3	Compañía Trasmediterránea	1.550
<i>Ciudad de Málaga</i>	1931-8	Compañía Trasmediterránea	1.550
<i>E-1</i>	1933-7	Echevarrieta (submarino)	650 (d)
<i>Campas</i>	1932-3	CAMPESA	8.267
<i>Campero</i>	1934-5	CAMPESA	8.257
<i>Zacatecas</i>	1938-8	Armada de México <sup>31</sup>	2.400 (d)
<i>Juanita de Chacártegui</i>	1942-7	F. Chacártegui	292
<i>Pato</i>	1943-6	Astillero Echevarrieta	
<i>Santo Domingo</i>	1945-7	Cía Iberoamericana Navegación	3.930
<i>Almadén</i>	1946-8	COFRUNA	2.525
<i>Almazán</i>	1947-3	COFRUNA	2.529

Fuente: ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914". *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Lid Editorial Empresarial. Madrid.  
Lista Oficial de Buques de España (1933). Archivo del autor.

### Astilleros de Cádiz (1952-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Villafranca</i>	1948-7	Empresa Nacional Elcano	2.542
<i>Villanueva</i>	1949 – 10	Empresa Nacional Elcano	2.544
<i>Ancud</i>	1953-2	Cía. Chilena Navegación Oceánica	4.085
<i>Esmeralda</i> <sup>32</sup>	1954-8	Armada de Chile	3.673 (d)
<i>Almirante Lobo</i>	1954-10	Armada española	3.990
<i>Ibérico</i>	1956-1	Naviera Fierro	3.886
<i>Mar Tirreno</i>	1957-1	Compañía Marítima del Nervión	5.238
<i>Mar Egeo</i>	1957-10	Compañía Marítima del Nervión	5.124
<i>Alonso de Ojeda</i>	1958-7	Empresa Nacional Elcano	4.753
<i>Bonifaz</i>	1959-2	Naviera de Castilla	12.942
<i>Piélagos</i>	1959-7	Naviera de Castilla	12.588
<i>Astorga</i>	1960-1	CEPSA	12.932
<i>Mequinenza</i>	1960-6	REPESA	12.927
<i>Ensidesa</i>	1960-9	Empresa Nacional Elcano	4.368
<i>Arrabio</i>	1960-12	Empresa Nacional Elcano	3.319
<i>Bahía Gaditana</i>	1961-10	Empresa Nacional Elcano	21.373
<i>Tryoan</i>	1963-2	Jacobsen Salvesen	2.943
<i>Segovia</i>	1963-11	Svenska Lloyd Rederi A/B	3.762
<i>Ima San</i>	1964-1	SIMA	5.931

<sup>31</sup> Incautado por el bando nacional e incorporado en la citada fecha con el nombre de *Calvo Sotelo*.

<sup>32</sup> Botado como *Juan de Austria*, para la Armada española.



<i>Hispania</i>	1964-2	Svenska Lloyd Rederi A/B	4.313
<i>Industria</i>	1964-5	Svenska Lloyd Rederi A/B	4.315
<i>Elcano</i>	1964-8	Empresa Nacional Elcano	29.197
<i>Nuestra Señora de la Luz</i>	1965-4	Astilleros de Cádiz	45.000
<i>Calatrava</i>	1965-5	REPESA	29.197
<i>Butauno</i>	1965-9	Butano	1.524
<i>Butadós</i>	1965-11	Butano	1.524
<i>Río Dulce</i>	1965-12	ELMA	5.904
<i>Cerro Pelado</i>	1966-2	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>Maffo</i>	1966-6	Empresa Navegación Mambisa	9.390
<i>Río Salado</i>	1966-8	ELMA	5.904
<i>Alcántara</i>	1966-12	REPESA	65.661*
<i>Santiago</i>	1967-5	REPESA	66.000*
<i>Juan de Austria</i>	1967-10	Naviera Ibérica	70.350*
<i>La Rábida</i>	1968-10	Compañía Marítima Río Gulf	97.008*
<i>Montesa</i>	1969-4	REPESA	95.965*
<i>Málaga</i>	1969-8	Marflet	153.415*
<i>Ocean Lion</i>	1970-6	Polar Star Navigation	150.977*
<i>Alcázar</i>	1971-4	REPESA	151.000*
<i>Conoco España</i>	1972-1	World Wide Transport	119.904*
<i>Conoco Britannia</i>	1972-5	World Wide Transport	119.904*
<i>Barcelona</i>	1973-1	Marflet	230.000*
<i>Amoco Mildford Haven</i>	1973-6	Amoco Tanker Co.	232.000*
<i>Amoco Singapore</i>	1973-12	Amoco Tanker Co.	230.000*
<i>Amoco Cádiz</i>	1974-5	Amoco Tanker Co.	230.000*
<i>Amoco Europa</i>	1975-2	Amoco Tanker Co.	232.104*
<i>Gibraltar</i>	1975-5	Marflet	236.000*
<i>Mycene</i>	1975-12	D' Amico	236.000*

Fuente: ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914".

*Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España.* Lid Editorial Empresarial. Madrid.

GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016).* Navantia. Cádiz. *Ingeniería Naval (1948-1975).* Archivo del autor. (\*) Toneladas de Peso Muerto (TPM)

### Matagorda 1889-1936

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Joaquín del Piélago</i>	1889	Compañía Trasatlántica	732
<i>Auxiliar nº 4</i>	1891	Compañía Trasatlántica	45
<i>Padre Capitán</i>	1891	Compañía Trasatlántica	85
<i>Auxiliar nº 5</i>	1895	Compañía Trasatlántica	45
<i>Isidoro Pons</i>	1895		1.027
<i>Felisa</i>	1896		1.007
<i>Auxiliar nº 6</i>	1897	Compañía Trasatlántica	95
<i>Elena</i>	1898		16
<i>La Guardia</i>	1900		687
<i>J. Aramburu</i>	1901	Compañía Gaditana de Navegación	2.387
<i>J. Bustamante</i>	1903		1.074
<i>A</i>	1903		146
<i>B</i>	1904		146
<i>C</i>	1904		146

Astillero	1906		376
San Servando	1906		458
San Germán	1906		458
D	1909		94
E	1909		94
F	1909		94
G	1910		51
G	1910		51
I	1910		51
J	1910		100
K	1913		146
María Ángeles	1913		102
Santa Isabel	1916	Compañía Trasatlántica	2.492
San Carlos	1917	Compañía Trasatlántica	2.492
Trocadero	1918		35
Luisa Mac	1919		131
Mary Mac	1919		131
Maribel	1920		60
Manuel Arnús	1923	Compañía Trasatlántica	7.578
Barcaza	1926		34
Genil	1928		114
Magallanes	1928	Compañía Trasatlántica	9.689
E. Benot	1929		110
Gabarra	1929		104
Gabarra	1929		166
Barcaza	1930		122
Gánguil	1930		167
Gánguil	1930		167
Capitán Miranda	1930	Armada de Uruguay	504
Campomanes	1932	CAMPSA	6.275
Campeche	1934	CAMPSA	6.385
Aline II	1934		254
Potosí	1936	Armada de México	1.320

Fuente: ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914".  
Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España. Lid Editorial Empresarial. Madrid.

GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016). Navantia. Cádiz.

### Matagorda (1945-1975)

Buque	Año	Armador	TRB
Campeche	1945	CAMPSA	8.452
Bailén	1947	CEPSA	8.471
Campiz	1950	CAMPSA	8.467
Villamanrique	1952	Empresa Nacional Elcano	2.663
Villacastín	1952	Empresa Nacional Elcano	2.664
Punta Europa	1952		452
Villablanca	1953	Empresa Nacional Elcano	2.663
Villamartín	1953	Empresa Nacional Elcano	2.662
Camprovín	1954	CAMPSA	2.030
Camporreal	1954	CAMPSA	2.029
Escatrón	1956	REPESA	13.007

<i>Albuera</i>	1956	CEPSA	13.055
<i>Escombreras</i>	1958-1	REPESA	13.010
<i>María Dolores</i>	1959	Transportes de Petróleos	13.009
<i>Talavera</i>	1960	CEPSA	20.586
<i>Río Cubas</i>	1960	Naviera de Castilla	13.017
<i>San Marcial</i>	1961	CEPSA	20.580
<i>Artola</i>	1961-6	Naviera Artola	11.690
<i>Safina E. Arab</i>	1962-11	Pan Islamic Steamship Co.	8.476
<i>Bárbara</i>	1962		12.330
<i>María Rosa</i>	1963		420
<i>María Eulalia</i>	1963		420
<i>Ciudad de Buenos Aires</i>	1964	Flota ArgentinaNavegación Fluvial	6.475
<i>Torremolinos</i>	1964		76
<i>Punta Ureka</i>	1965		1.475
<i>El Jigüe</i>	1965-3	Empresa Navegación Mambisa	9.408
<i>Luis Pereda</i>	1965-10	Transportes de Petróleos	15.286
<i>Butauno</i>	1965	Butano	1.523
<i>Butados</i>	1965	Butano	1.523
<i>Sertosa Siete</i>	1965	Sertosa	76
<i>Pontona (1)</i>	1965		192
<i>Pontona (2)</i>	1965		192
<i>Emilio Cabot Alfonso</i>	1965	Comercial Pesquera Sudatlántica	251
<i>Gelo</i>	1965	Comercial Pesquera Sudatlántica	251
<i>33 Orientales</i>	1966	Flota ArgentinaNavegación Fluvial	6.497
<i>Marco Antonio</i>	1966		243
<i>Gelo</i>	1966		251
<i>E.A. Cabot</i>	1966		251
<i>El Parné</i>	1966		251
<i>Salmedina</i>	1966		301
<i>Cape R-1</i>	1966		70
<i>Cape R-2</i>	1966		70
<i>Cape R-3</i>	1966		70
<i>Minas del Frío</i>	1966-8	Empresa Navegación Mambisa	1.167
<i>Barrancabermeja</i>	1966	Armada de Colombia	14.839
<i>Loli Balbuena</i>	1966		
<i>Conchita García</i>	1966		
<i>Abanto</i>	1966	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Ciervoana</i>	1966	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Suances</i>	1966	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Reinosa</i>	1966	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Sondica</i>	1966	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Fontibre</i>	1966-12	Ministerio de Obras Públicas	1.004
<i>Lourdes</i>	1967	Ministerio de Obras Públicas	690
<i>Loreto</i>	1967	Ministerio de Obras Públicas	690
<i>Sonsoles</i>	1967	Ministerio de Obras Públicas	690
<i>Costa de la Luz</i>	1967		243
<i>Cabo Izarra</i>	1967-3	Naviera de Cruceros (Ybarra)	4.438
<i>Valdivia</i>	1967-4	Ministerio de Obras Públicas	320
<i>Colón</i>	1967		320
<i>El Pionero</i>	1967		260
<i>Liana</i>	1967-2	Vapores Costeros	2.197
<i>Campodarro</i>	1967-10	CAMPSA	4.272
<i>Campogenil</i>	1967-11	CAMPSA	4.272
<i>Leyre</i>	1967-12	Naviera Artola	15.841

<i>Tumaco</i>	1968	Armada de Colombia	14.839
<i>Adriana</i>	1968-3		2.163
<i>Anamilena</i>	1968-4		2.213
<i>Inca Pachacutec</i>	1968	Compañía Peruana de Vapores	9.623
<i>Barcaza K</i>	1968		192
<i>Subin River</i>	1969		7.155
<i>Klorte Lagoon</i>	1969		7.155
<i>Jovellanos</i>	1969-12	Compañía Gijonesa de Navegación	11.825
<i>Campeador</i>	1969-8	CAMPESA	20.452
<i>Campomayor</i>	1969-11	CAMPESA	20.542
<i>Asturias</i>	1970-3	Compañía Gijonesa de Navegación	11.825
<i>Virpazar</i>	1970-9	Prekodk. Plovidba	9.499
<i>Kolasin</i>	1970-10	Prekodk. Plovidba	9.499
<i>King James</i>	1970-7	King Lines	30.289
<i>Post Rover</i> <sup>33</sup>	1970-12	Elder Demspeter Lines	14.755
<i>Magdalena del Mar</i>	1971-8	Líneas Asmar	15.107
<i>Halcyon Skies</i>	1971-3	Court Line	27.502
<i>Dubrobnik</i>	1971-7		
<i>Aralar</i>	1971-8	Naviera Artola	20.021
<i>Liébana</i>	1972-1	Naviera Artola	28.795
<i>Rumaila</i>	1972-1	Iraqi Oil Tanker	21.375
<i>Pilar María</i>	1972-6	Naviera Letasa	27.833
<i>Kirkuk</i>	1972-7	Iraqi Oil Tanker	21.375
<i>Castillo Manzanares</i>	1972-10	Empresa Nacional Elcano	29.330
<i>Ain Zalah</i>	1972-11	Iraqi Oil Tanker	21.123
<i>Séneca</i>	1973-4	Iberbulk	29.330
<i>Jambur</i>	1973-3	Iraqi Oil Tanker	21.375
<i>Baba Gurgur</i>	1973-7	Iraqi Oil Tanker	21.375
<i>Fadura</i>	1974-1	Navuiera Galea	18.498
<i>Serir</i>	1974-3	GNMT Libia	25.764
<i>Marsa El Hariga</i>	1974-5	GNMT Libia	25.765
<i>King Charles</i>	1974-7	King Charles Line Ltd.	30.276
<i>Aegis Link</i>	1974-8	Aegis Shipping Co. Ltd.	19.827
<i>Garthnewydd</i>	1974-10		30.371
<i>Nicholas G. Papalios</i>	1975-1	Aegis Shipping Co. Ltd.	29.004
<i>Graiglas</i>	1975-4	The Craig Shipping	30.280

Fuente: ROMERO GONZÁLEZ, Jesús y GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. "El origen de los astilleros en la bahía de Cádiz 1878-1914".

*Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España.* Lid Editorial Empresarial. Madrid.

GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2016). *La industria que cambió una ciudad. 125 años del astillero de Cádiz y la moderna construcción naval en el sur de España (1891-2016).* Navantia. Cádiz. Lista Oficial de Buques de España (1950, 1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1950-1975). *Ingeniería Naval (1945-1975).* Archivo del autor.

<sup>33</sup> Este buque había sido contratado por Comercial Petrolera Latinoamericana (Venezuela).

### Empresa Nacional Bazán - San Fernando (1955-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Okume</i>	1955-4	Empresa Nacional Elcano	3.943
<i>Ukola</i>	1955-11	Empresa Nacional Elcano	3.943
<i>Miguel M. de Pinillos</i>	1957-8	Naviera Pinillos	2.472
<i>El Salazar</i>	1958-2	Naviera del Pilar	2.468
<i>El Priorato</i>	1959-6	Naviera del Pilar	2.464
<i>Pico de Aneto</i>	1960	Enrique Tolón de Gali	400
<i>Pico Mulhacén</i>	1960	Enrique Tolón de Gali	400
<i>El Baztán</i>	1961-2	Naviera del Pilar	2.465
<i>Lingote</i>	1963-7	Empresa Nacional Elcano	5.355
<i>Ignacio L. Montenegro</i>	1966-11	Congeladores de Altura	
<i>Julio Caro</i>	1967	Concesión de Salinas	1.940
<i>Luis Ángel Arango</i>	1968	Concesión de Salinas	1.940
<i>Cementador</i>	1968-1	Naviera Alvargonzález	1.854
<i>Cortadura</i>	1968-3	Promociones Pesqueras	1.073
<i>Cementador</i>	1968	Naviera Alvargonzález	
<i>Fraguador</i>	1969-8	Naviera Alvargonzález	2.011
<i>Álvarez Entrena Primero</i>	1969	Álvarez Entrena	271
<i>Martín Alonso Pinzón</i>	1969	Álvarez Entrena	271
<i>Vencemos III</i>	1969	Venezolana de Cementos	3.458
<i>Camporrojo</i>	1971-5	CAMPSA	6.671
<i>Campocriptana</i>	1971-2	CAMPSA	6.671
<i>El Borma</i>	1971	COTUNAV	6.603
<i>Galeona</i>	1972-2	Compañía Trasatlántica	5.450
<i>Valvanuz</i>	1972-4	Compañía Trasatlántica	5.450
<i>Río Los Sauces</i>	1973-4	ELMA	6.018
<i>Segre</i>	1973-9	Naviera Pinillos	1.998
<i>Manuel de Falla</i>	1975-7	Frisopesca	2.328
<i>Caaveiro</i>	1975-4		2.261

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1955-1975). Díaz Lorenzo, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Archivo del autor.

### Empresa Nacional Bazán - Cartagena (1954-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>La Mancha</i>	1954-2	Empresa Nacional Elcano	2.889
<i>La Rioja</i>	1953-7	Empresa Nacional Elcano	2.848
<i>Díaz de Solís</i>	1957-2	Naviera Comercial Aspe	4.972
<i>Pedro de Valdivia</i>	1957-7	Naviera Comercial Aspe	4.535
<i>Pedro de Alvarado</i>	1959-11	Empresa Nacional Elcano	5.120
<i>María Luisa Velasco</i>	1962-4	Naviera Castellana	
<i>SAC Barcelona</i>	1963-7	TAC	4.999
<i>SAC Madrid</i>	1962-11	TAC	4.999
<i>SAC Santander</i>	1964-12	TAC	3.904
<i>Jibacoa</i>	1966-10	Empresa Navegación Caribe	1.951
<i>Palma Soriano</i>	1967-3	Empresa Navegación Caribe	1.951
<i>SAC Sevilla</i>	1967-6	TAC	9.877
<i>Campobierzo</i>	1971-4	CAMPSA	6.671
<i>Campurdán</i>	1971-8	CAMPSA	6.671

<i>Belén</i>	1972-5	Compañía Trasatlántica	
<i>Roncesvalles</i>	1972-7	Compañía Trasatlántica	
<i>SAC Huelva</i>	1972-3	TAC	3.904
<i>Elena de Pérez</i>	1973-5	Naviera Asón	5.200

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950, 1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1955-1975). Díaz Lorenzo, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Archivo del autor.

### Unión Naval de Levante (1927-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Miguel Primo de Rivera</i>	1927	Compañía Trasmediterránea	841
<i>General Sanjurjo</i>	1928	Compañía Trasmediterránea	879
<i>Plus Ultra</i>	1928	Compañía Trasmediterránea	4.312
<i>F. Montenegro</i>	1929	JOP Huelva	235
<i>Infante D. Juan</i>	1930	Compañía Trasmediterránea	2.434
<i>Infante D. Gonzalo</i>	1931	Compañía Trasmediterránea	2.497
<i>Campuzano</i>	1932	CAMPESA	6.320
<i>Ciudad de Ibiza</i>	1933	Compañía Trasmediterránea	2.034
<i>Ciudad de Tarragona</i>	1933	Compañía Trasmediterránea	2.034
<i>Plutón</i>	1934	Armada española	3.970
<i>Ártabro</i>	1935		1.135
<i>Durango</i>	1936	Armada de México	1.500
<i>Póllux</i>	1939		400
<i>Campilo</i>	1941	CAMPESA	3.971
<i>Canopus</i>	1944		392
<i>Virgen de la Esperanza</i>	1944		400
<i>Virgen del Pilar</i>	1944-1		400
<i>Campeón</i>	1946	CAMPESA	8.458
<i>Ciudad de Alcira</i>	1946	Compañía Trasmediterránea	2.516
<i>Ciudad de Salamanca</i>	1947	Compañía Trasmediterránea	2.537
<i>Explorador Iradier</i>	1948	Empresa Nacional Elcano	6.518
<i>Conde de Argelejo</i>	1949	Empresa Nacional Elcano	6.518
<i>Presidente Alemán</i>	1950	PEMEX	8.356
<i>Ciudad de Cádiz</i>	1951	Compañía Trasmediterránea	6.514
<i>Victoria</i>	1952	Compañía Trasmediterránea	3.310
<i>Virgen de África</i>	1953	Compañía Trasmediterránea	3.392
<i>Campanil</i>	1954	CAMPESA	8.392
<i>Ernesto Anastasio</i>	1955	Compañía Trasmediterránea	7.295
<i>Playa de Formentor</i>	1955	Empresa Nacional Elcano	5.195
<i>Playa de Palmanova</i>	1956	Empresa Nacional Elcano	5.245
<i>Ciudad de Oviedo</i>	1957	Compañía Trasmediterránea	5.251
<i>Camponegro</i>	1958	CAMPESA	7.053
<i>La Selva</i>	1958-11		9.163
<i>Campogris</i>	1959-2	CAMPESA	7.053
<i>Campollano</i>	1960	CAMPESA	3.775
<i>Campoalegre</i>	1960	CAMPESA	3.775
<i>Camposeco</i>	1960	CAMPESA	3.775
<i>Ciudad de Tarifa</i>	1961	Compañía Trasmediterránea	5.001
<i>Ciudad de Granada</i>	1961	Compañía Trasmediterránea	4.944
<i>Villa de Bilbao</i>	1962	Compañía Trasmediterránea	7.760
<i>Campogules</i>	1962-5	CAMPESA	7.009

<i>Camporrojo</i>	1963	CAMPASA	7.009
<i>Ciudad de Formosa</i>	1963		3.956
<i>Santa María del Pino</i>	1963	Compañía Trasmediterránea	1.216
<i>Ciudad de Pamplona</i>	1964	Compañía Trasmediterránea	7.760
<i>Ciudad de La Plata</i>	1964		3.956
<i>Santa María de la Candelaria</i>	1964	Compañía Trasmediterránea	1.201
<i>Santa María de las Nieves</i>	1964	Compañía Trasmediterránea	1.201
<i>Campoazur</i>	1965-1	CAMPASA	7.009
<i>Tamames</i>	1965-8	CEPSA	1.516
<i>Isla de Marnay</i>	1965-9	Naviera Montañesa	1.516
<i>Juan March</i>	1966-7	Compañía Trasmediterránea	6.892
<i>Frimar</i>	1966-11	Vasco Cantábrica Navegación	1.661
<i>Las Palmas de Gran Canaria</i>	1967	Compañía Trasmediterránea	6.892
<i>Sorolla</i>	1967-7		5.169
<i>Santa María de la Caridad</i>	1967	Compañía Trasmediterránea	1.199
<i>Santa María de la Paz</i>	1967	Compañía Trasmediterránea	1.199
<i>Ribera</i>	1967		5.167
<i>Antonio Lázaro</i>	1968	Compañía Trasmediterránea	4.912
<i>Vicente Puchol</i>	1968	Compañía Trasmediterránea	4.912
<i>Marcosa I</i>	1969-2	MARCOSA	5.729
<i>Monteleón</i>	1969-6	CEPSA	5.244
<i>Lago Puyehue</i>	1970-7	EMPRESMAR Chile	9.565
<i>Lago Maihue</i>	1970-10	EMPRESMAR Chile	9.565
<i>Lago Hualaihue</i>	1971-1	EMPRESMAR Chile	9.565
<i>Canguro Cabo San Sebastián</i>	1972	Ybarra y Cía.	7.536
<i>Río Marapa</i>	1972	ELMA	10.150
<i>Río Calingasta</i>	1973	ELMA	10.070
<i>Río Neuquén</i>	1974	ELMA	10.150
<i>Monte Toledo</i>	1974-2	Naviera Aznar	10.851
<i>J.J. Sister</i>	1975-9	Compañía Trasmediterránea	9.120

Fuente: Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1933, 1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1930-1975). *Ingeniería Naval* (1942-1975). DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Archivo del autor.

### Astilleros Lacomba (1941-1952)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Don Luis</i>	1941	Demófilo Vitorique Merino	177
<i>Doña Inés</i>	1941	Luis Alquiza Arzac	192
<i>Puerto de Alicante</i>	1942	TRAFUME	183
<i>Puerto de Castellón</i>	1942	TRAFUME	183
<i>Levantino</i>	1943	Transiberia	175
<i>Manuel Mari</i>	1945	Industrias del Mar	198
<i>María de la Paloma</i>	1945	Industrias del Mar	198
<i>Puerto de Gandía</i>	1945	TRAFUME	197
<i>Puerto de Valencia</i>	1945	TRAFUME	197
<i>Cruz del Sur</i>	1945	Empresa Nacional Elcano	144
<i>Puerto de Torreveja</i>	1952	TRAFUME	231

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950 y 1963). Archivo del autor.

**Astilleros Atlántida - Valencia (1943-1947)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Faro de Buda</i>	1943	Naviera Atlántida	226
<i>Rada de Porto Pí</i>	1943	Naviera Atlántida	251
<i>Faro de Canet</i>	1943	Naviera Atlántida	251
<i>Faro de Salou</i>	1944	Naviera Atlántida	247
<i>Faro de Oropesa</i>	1944	Naviera Atlántida	230
<i>Faro de Benicarló</i>	1944	Naviera Atlántida	247
<i>Faro de Canet</i>	1944	Naviera Atlántida	247
<i>Faro de Peñíscola</i>	1944	Naviera Atlántida	247
<i>Faro de Cadaqués</i>	1944	Naviera Atlántida	424
<i>Faro de San Antonio</i>	1945	Naviera Atlántida	424
<i>Faro de Santa Pola</i>	1945	Naviera Atlántida	424
<i>Faro de Rosas</i>	1945	Naviera Atlántida	424
<i>Faro de Cullera</i>	1945	Naviera Comercial Aspe	424
<i>Faro de Columbretes</i>	1947	Naviera Comercial Aspe	498
<i>Costa de Marfil</i>	1947	Naviera Atlántida	700
<i>Costa del Sol</i>	1947	Naviera Atlántida	700
<i>Costa de Plata</i>	1947	Naviera Atlántida	700
<i>Costa Baja</i>	1947	Naviera Atlántida	700

Fuente: Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950 y 1963). Archivo del autor.

**Astilleros Neptuno (1950-1975)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Nereo</i>	1950		140
<i>Concepción Aparisi</i>	1953	Antonio Armas Curbelo	299
<i>Rosita Soler</i>	1954	Antonio Armas Curbelo	342
<i>Ada Ferrer</i>	1957	Federico Ferrer Tuset	342
<i>Federico Ferrer</i>		Federico Ferrer Tuset	680
<i>Juan Ferrer</i>	1956	Federico Ferrer Tuset	345
<i>Juan Ferrer</i>	1959	Federico Ferrer Tuset	682
<i>Gaby</i>	1963	Lorenzo Justo Zabala	349
<i>Moncho Reboledo</i>	1965	Naviera Marítima de Arosa	614
<i>Prometeo</i>	1967	Pesconuba	194
<i>Serrano Hevia</i>	1968	Sun Fisheries	217
<i>Nuestra Señora de la Blanca</i>	1968-4	Coop. Buen Jesús Nazareno	116
<i>Virgen de la Consolación</i>	1969	Varaderos del Río Odiel	159
<i>Virgen de Pastoriza</i>	1970	Manuel Pastoriza Dávila	148
<i>Astilleros Gondán Segundo</i>	1970	Filiberto Lorenzo de Honor	559
<i>Boluda Primero</i>	1971-3	Remolcadores de Cartagena	160
<i>Playa de Benquerencia</i>	1971	Coop. Playa Benquerencia	234
<i>Don Vicente</i>	1971	Unión Salazonera Isleña	211
<i>Monturiolzcoa</i>	1971		296
<i>Boluda Segundo</i>	1972-8	Remolcadores de Cartagena	223
<i>Playa del Inglés</i>	1973		229
<i>Boluda Tercero</i>	1973-6	Boluda	160
<i>Veremos</i>	1973	Antonio Sardi Pérez	226
<i>Galgo</i>	1974	Vázquez Martín	269



<i>Galgofer</i>	1974	Galgofer	269
<i>Aquiles</i>	1974		270
<i>Jorama</i>	1974	Hermanos González Santpere	271
<i>Ribarosa Segundo</i>	1974	Pesquerías Gómez Pinzón	213
<i>Visi Segundo</i>	1974	Martín Vázquez	271
<i>Boluda Cuarto</i>	1975-10	Boluda	120
<i>Pescavensa Quinto</i>	1975	PESCAVEN	270
<i>Cala Fustera</i>	1975	Calpdenia	270
<i>Marvasa Tercero</i>	1975	MARVASA	218

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950 y 1963). Lloyd's Register of Shipping (1955-1975). *Ingeniería Naval* (1953-1975). Archivo del autor.

### Astilleros de Tarragona (1930-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Aventina Furné</i>	1958		253
<i>Luisa Ruso</i>	1960		120
<i>Barceló</i>	1960		198
<i>Carmen Amorós</i>	1964	Joaquín Agulló Escolano	111
<i>Joven Dolores</i>	1965		163
<i>Masiques</i>	1966-2	Juan B. García	304
<i>Moncar</i>	1967		
<i>Paquiasun</i>	1967	Pesquerías Industriales	213
<i>Piscis Uno</i>	1972		121
<i>R. Mazagón</i>	1972	Auxiliar Marítima del Sur	206
<i>Hermanos Ramonche</i>	1973	Castella Sánchez	140
<i>Leonardo Brull</i>	1973	Hermanos Brull Vila	114
<i>Eli Hermi Dos</i>	1974	Francisco Bondía Pijoan	114
<i>Poblet</i>	1974-12	Remolques y Navegación	313
<i>Rosa Mari Elorz</i>	1975	Juan Elorz Moreso	113
<i>Pilar Mundeli</i>	1975	Hermanos Brull Vila	114
<i>Peret</i>	1975	Hermanos Pérez Alum	160

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). *Ingeniería Naval* (1965-1975). Archivo del autor.

### Talleres Nuevo Vulcano (1963-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Navarra</i>	1963	Basilio Marquínez Fuentes	200
<i>Guadalest</i>	1965	Cía. Valenciana de Remolques	120
<i>Montseny</i>	1966	Remolques de Barcelona	125
<i>Guadarranque</i>	1967	CEPSA	629
<i>Amor</i>	1968		230
<i>Joans</i>	1969	Juan Rovira	126
<i>San Francisco</i>	1969	Naviera Formentera	149
<i>Montaber</i>	1971	Remolcadores de Barcelona	139
<i>G.W. 187</i>	1971-7	SLP Engineering Ltd.	531
<i>Güímar</i>	1973-8	CEPSA	231

<i>Isidre Nonell</i>	1975	Remolcadores de Barcelona	124
<i>G.W. 224</i>	1975-10	SLP Engineering Ltd.	893
<i>G.W. 225</i>	1975-10	SLP Engineering Ltd.	893
<i>Pinar</i>	1975	Cía Valenciana Remolques	118

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). *Ingeniería Naval* (1943-1975). Archivo del autor.

### Astilleros de Palma - Astilleros de Mallorca (1934-1975)

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Cala Mondragó</i>	1934	Naviera Mallorquina	203
<i>Cala Gat</i>	1935	Naviera Mallorquina	283
<i>Miramar</i>	1945	Juan Sanchís Sugrañes	238
<i>Cala Milló</i>	1946	Naviera Mallorquina	171
<i>Cala Blanca</i> <sup>34</sup>	1958	Naviera Mallorquina	388
<i>Cala Figuera</i>	1959	Naviera Mallorquina	389
<i>Cala Nova</i>	1959	Naviera Mallorquina	389
<i>Cala Valldemosa</i>	1960-7	Naviera Mallorquina	999
<i>Cala Ras</i>	1960	Naviera Mallorquina	389
<i>Cala Valldemosa</i>	1960	Naviera Mallorquina	389
<i>Salinero</i>	1961	Costeros de Levante	
<i>Cala Antena</i>	1961 <sup>35</sup>	Naviera Mallorquina	389
<i>Cala Pinar</i>	1962	Naviera Mallorquina	243
<i>Cala Pedrera</i>	1964	Naviera Mallorquina	243
<i>Pontevedra</i>	1963	Pescanova	998
<i>Coruña</i>	1964-10	Pescanova	1.118
<i>Lugo</i>	1965-11	Pescanova	1.253
<i>Cala Morlanda</i>	1966-4	Naviera Mallorquina	258
<i>Las Mercedes</i>	1966-11	Empresa Navegación Mambisa	1.167
<i>Orense</i>	1967-7	Pescanova	
<i>Cala Bona</i>	1967	Naviera Mallorquina	449
<i>Ramón Biosca</i>	1969	Naviera Petrogás	
<i>Cala Deyá</i>	1969	Naviera Mallorquina	465
<i>Cala D' Or</i>	1970	Naviera Mallorquina	
<i>Cala Marsal</i>	1970	Naviera Mallorquina	1.123
<i>Cala Llonga</i>	1972	Naviera Mallorquina	1.123
<i>Mencey</i>	1972	Naviera Petrogás	
<i>Isla de Mallorca</i>	1974	ISNASA	1.516
<i>Ibaizábal Dos</i> <sup>36</sup>	1974-2	Remolcadores Ibaizábal	430
<i>Ibaizábal Tres</i> <sup>37</sup>	1974-10	Remolcadores Ibaizábal	430
<i>Xeitosiño</i>	1975	Pescaboa	494
<i>Isla de Mallorca</i>	1975		
<i>Suecia</i>	1975	Empresa Naviera Sevilla	1.366

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950, 1963 y 1967). Lloyd's Register of Shipping (1960-1975). POU MUNTANER, Juan (1977). *La Marina en Baleares. Ingeniería Naval* (19603-1975). Archivo del autor.

<sup>34</sup> Botado como *Laspas 106*.

<sup>35</sup> Botado como *Laspas 112*.

<sup>36</sup> Botado como *Amaya*.

<sup>37</sup> Botado como *Punta San Ignacio*.

**Industrias Marítimas de Tenerife (1945-1954)**

<b>Buque</b>	<b>Año</b>	<b>Armador</b>	<b>TRB</b>
<i>Nivaria</i>	1945	Jacinto Lorenzo Rodríguez	114
<i>Arturus</i>	1949	Aurelio Montenegro Riobó	128
<i>Santa Ana Mártir</i>	1949	Álvaro Rodríguez López	195
<i>Aldebarán</i>	1950	Aurelio Montenegro Riobó	128
<i>Gran Tarajal</i>	1954	Niceto Flores Ganivet	140

Fuente: Lista Oficial de Buques de España (1950 y 1963). Archivo del autor.