

50 años de la constitución de la compañía AESA, sus precedentes y consecuencias en Puerto Real y la Bahía de Cádiz: construcción del nuevo astillero, NABAC

Julián Bermúdez Rodríguez

RESUMEN

El pasado 1 de diciembre se cumplieron los 50 años de la firma de la escritura pública de constitución de la compañía Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESA), la formación de este gigante de la construcción naval en España tuvo una incidencia importantísima en Puerto Real, la puesta en marcha de un proyecto que cambiará profundamente el paisaje de la Península de Matagorda e incidirá directamente en aspectos sociales, laborales y empresariales en toda la Bahía de Cádiz: La construcción del astillero NABAC (Nuevo Astillero Bahía de Cádiz). Sobre los precedentes y la génesis del proyecto de AESA y del nuevo astillero trata el presente artículo.

ABSTRACT

Last 1st. of December the signing of the public deed for the constitution of the Company Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AESA) commemorated its 50th. Anniversary. That new shipbuilding giant company in Spain had a special relevance in Puerto Real, being the implementation of a Project that would deeply change the landscape of the Peninsula of Matagorda and directly influence social, labor and business aspects through the Bay of Cadiz: the construction of the new NABAC shipyard (New Bay Shipyard Cadiz). This article develops either the precedents and genesis of the project of such an event.

PALABRAS CLAVE

AESA, Industria Naval, barcos, dique, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, Navantia, SECN, Sociedad Española de Construcción Naval, INI, Instituto Nacional de Industria.

KEYWORDS

AESA, Naval Industry, vessels, drydock, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, Navantia, SECN, Spanish Society of Naval Construction, INI, National Institute of Industry.

1.-INTRODUCCIÓN.

El diario ABC publicaba el día 2 de diciembre de 1969 la noticia de la constitución de la nueva empresa Astilleros Españoles el día anterior, la compañía se constituía con un capital de 2.850 millones de pesetas. A la firma de la escritura pública en la sede del INI asistieron los ministros de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz, Exteriores, Gregorio López-Bravo e Industria, José M^a López de Letona, este último se dirigió a los asistentes y menciona

el ABC una parte de su discurso que consideramos interesante citar aquí porque parecía vaticinar un anhelo nunca totalmente cumplido:

“Pero, a mi felicitación muy cordial quisiera añadir dos observaciones: la primera, que la potencia económica que acumula la gran empresa debe estar siempre al servicio del interés general. La segunda, es la necesidad absoluta de intensificar el desarrollo de una tecnología propia exigible a Astilleros Españoles, por su propia dimensión, por la importancia de su potencial exportador y por la capacidad reconocida de sus técnicos”¹

No resulta extraña la presencia del ministro de Exteriores en este acto, Gregorio López-Bravo de Castro había sido el impulsor del proyecto desde su anterior puesto como ministro de industria.

El grupo Astilleros Españoles se formaba por la fusión de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S.A. Astilleros de Cádiz S.A. (ASCASA) y la Sociedad Española de Construcción Naval S.A. (SECN), a esta última pertenecía el Astillero de Matagorda conjuntamente con el de Sestao.

Añadir, por último, que la documentación existente en el Archivo Histórico del Dique (A.H.D.), cuyo acceso nos han facilitado amablemente los actuales responsables del mismo, nos ha servido como base sobre la que desarrollar el presente artículo.

2.- LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Como parte que se integra en el nuevo grupo y a la que pertenecía el astillero de Puerto Real Matagorda, merece que fugazmente volvamos la vista a su origen y trayectoria, aunque sólo lo hagamos, como se ha dicho de forma sucinta.

Se trataba de una sociedad de capital anglo-español, constituida a raíz de la Ley de Escuadra del ministro Ferrándiz. El proyecto era consecuencia directa del desastre del 98 y la necesidad que se ve en aquel momento de recuperar

¹ Hemeroteca ABC. Martes 2 diciembre de 1969. Pag. 57

el poderío naval perdido en los acontecimientos finiseculares antes mencionados. Fue impulsado por el gobierno de Maura al que pertenecía Ferrándiz como encargado de la cartera de Marina y aprobado por en las Cortes el 07 de enero de 1908. Conviene recordar en este momento que este proyecto fue madurado durante años no sin cierta oposición al mismo, quizás la más importante la de los regeneracionistas de Costa, partidarios de invertir en otras necesidades como la construcción de embalses, económicamente más rentables a largo plazo, según ellos.

La sociedad estaba participada mayoritariamente por John Brown & Company y Vickers-Armstrong y minoritariamente por accionistas españoles, como el Marqués de Comillas, el segoviano Gil Becerril y otros de origen vasco: El Conde de Zubiría, Chávarri y Urquijo.

Resultó adjudicataria en el concurso correspondiente, en dura pugna con otras tres compañías licitadoras el 14 de abril del mismo año de aprobación de la ley. Presumiblemente la presencia de Antonio López, Marqués de Comillas entre los accionistas de la SECN puso en la balanza una amplia red de contactos y los contratos que mantenía con el estado en esos momentos, uno de los más importantes a través de la Compañía Trasatlántica para mantener líneas marítimas subvencionadas poco rentables en el libre mercado.

En el contrato de adjudicación, el estado cedía a la adjudicataria parte de la gestión de los arsenales militares de Ferrol, Cartagena y La Carraca. A la finalización de la Guerra Civil, la SECN vería mermada su capacidad productiva ya que los mencionados arsenales militares que tenía cedidos por el estado fueron recuperados e integrados en el Consejo Ordenador de Construcciones Navales, grupo que en 1947 pasaría a llamarse E. N. Bazán.

Seis años después de su fundación, en 1914, la SECN compraría a Antonio López, Marqués de Comillas, la Factoría de Matagorda. Desde esta fecha hasta la fusión, comentada en la introducción, la cuál da origen a Astilleros Españoles en 1969, Matagorda fue propiedad de La Naval, como fue llamada la SECN durante mucho tiempo, de hecho, hasta el año pasado en que entró en concurso de acreedores, La Naval siguió existiendo con este nombre en su otra factoría de construcción civil, situada en Sestao en la Ría de Bilbao.

Estamos hablando de 55 años en los que, con sus luces y sus sombras, nos atrevemos a decir que el balance fue claramente positivo, buena prueba de ello queda reflejada en la tabla 2.1 buques entregados en Matagorda. Además de esto, sirva de ejemplo el dato de que sólo en 1964 fueron reparados un total de 96 buques, quizás con esto nos podamos hacer una idea de la importancia de las reparaciones a lo largo de todo este período. Por otra parte, los niveles de empleo directo tras la Guerra Civil comenzarán lentamente a incrementarse y en los años 60' se dispararán desde los 1.372 empleados en 1942 hasta los 2.162 en 1969 cuando se funda AESA.²

3.- JUAN ANTONIO SUANZES Y GREGORIO LÓPEZ-BRAVO, DOS INGENIEROS NAVALES CON VISIONES SOBRE LA INDUSTRIA Y LA ECONOMÍA MUY DIFERENTES. AUTARQUÍA VS DESARROLLISMO

Dos años después de finalizar la Guerra Civil, se fundará el INI, Instituto Nacional de Industria, Franco puso a cargo del mismo a un amigo de la infancia y hombre de su confianza que durante la Guerra Civil colaboró con él, el ferrolano Juan Antonio Suanzes, el cuál dirigirá el instituto creado a imagen y semejanza del italiano IRI, Instituto per la Reconstruzione Industriale.

Suanzes era un ingeniero naval, que concibió el INI como instrumento para la industrialización de España desde una óptica autárquica, recordemos que hasta el Plan de Estabilización de 1959 será esta mentalidad autárquica, bien distinta de la que aconsejara Epicuro como medio para conseguir la felicidad, la que predomine en la economía española. Esta política tuvo unas consecuencias muy negativas sobre los abastecimientos, tanto para la población como para las empresas y también en la productividad y eficiencia de las inversiones. Es indicativo que en un principio Carrero Blanco pensara en llamarlo “Instituto Nacional de Autarquía”³.

Así pues, Suanzes será el rector de la política industrial española desde 1941 hasta 1963, política refrendada en todo momento por el Ministerio de

² Datos de AHD, caja 2154 temas varios.

³ ACEÑA MARTÍN, Pablo y COMÍN, F. *INI, 50 años de industrialización en España*, Biblioteca de Economía Alianza, Madrid 1990, p. 78

Industria, incluso hubo momentos en que el ferrolano tuvo más poder que el mismo ministro. Según Aceña y Comín:

“En la era Suanzes, los aspectos técnicos priman sobre los económicos; el objetivo es maximizar la producción independientemente de su coste”⁴

Resulta muy curioso que el nacionalismo económico del primer franquismo, uno de cuyos principales inspiradores era Suanzes, no consiguiera o quizás no encontrara la oportunidad de nacionalizar una empresa con mayoría de capital inglés como era la SECN, cosa que sí se haría más adelante, en 1969 bajo el impulso del entonces ministro de exteriores López Bravo. Meses antes, en octubre del mismo año, había dejado la cartera de industria desde la que había puesto en marcha el proyecto. De hecho, asistió a la firma de la escritura de constitución de Astilleros Españoles, que como ya dijimos se refiere en la página del ABC mencionada⁵

Nos llama la atención la presencia de dos ingenieros navales a cargo de los destinos de la política industrial española durante casi todo el franquismo. Así mismo el que ambos trabajaran en períodos de su vida en la SECN y la circunstancia de que López Bravo permaneciera desde 1952 hasta enero de 1956 desarrollando su actividad profesional en el astillero de Puerto Real como “Jefe de Buques”, algo parecido, aunque no exactamente igual a lo que hoy sería jefe de producción⁶.

El conocimiento de la península de Matagorda que tenía López Bravo por su estancia en este astillero y de las características y potencialidades de la zona fueron factores que influyeron en la decisión final, que como ministro de industria creemos que si no tomó directamente sin duda sí que ratificó. La construcción del nuevo astillero en la Bahía de Cádiz y no en otro lugar contó con el apadrinamiento del ministro, ya que aparte de los condicionantes técnico-económicos que determinaron ésta, la relación que había tenido con nuestro astillero es algo que nos ha resultado ciertamente curioso y digno de ser reseñado aquí.

⁴ Ibid, p. 31

⁵ Hemeroteca ABC Op. cit. p.2

⁶ Recordemos que en aquella época no existían los talleres de fabricación de bloques, ni por lo tanto el prearmamento.

4.- LA ACCIÓN CONCERTADA Y LOS PLANES DE DESARROLLO

Mediada la década de los 50' el régimen empieza a plantearse la validez del sistema autárquico, algo comienza a cambiar, estamos ante una lucha en la que Suanzes representa el nacionalismo e intervencionismo económico hasta ese momento imperante y nuevos ministros, miembros en su mayoría del Opus Dei, inician la toma del poder económico dentro de los gobiernos que se suceden a partir de 1957. Cabe mencionar a Navarro Rubio como ministro de Hacienda y a Ullastres en Comercio, a ellos se unirá Laureano López Rodó, secretario y hombre de confianza de Carrero Blanco que como Ministro sin Cartera será desde 1956 el inspirador del Plan de Estabilización y Liberalización, plan que en principio no despertó gran entusiasmo en su jefe. En 1963 llegaría a Industria López Bravo.

El hito fundamental en este cambio de rumbo del que estamos hablando es el antes mencionado Plan de Estabilización de 1959, sobre el mismo se edificará una nueva política económica que devendrá en los Planes de Desarrollo a lo largo de los años 60'. Con respecto a ello, dice Cáceres Ruiz:

“Los antecedentes de los Planes de Desarrollo se remontan al Plan de Estabilización de 1959 y al cambio de política que trajo consigo, ya que sus criterios inspiradores -estabilidad, liberalización e integración- se oponían frontalmente a los que habían dominado la política económica hasta entonces -autarquía, inflación e intervención”.⁷

La aplicación al sector naval de este plan provocaría el enfrentamiento entre Suanzes, como ya hemos dicho muy reacio a cualquier tipo de liberalización y López Bravo, encargado de la cartera de industria a partir de 1963. La pérdida de influencia del antiguo compañero de juegos de Franco, frente a la figura emergente del miembro del Opus Dei, es un hecho constatado que muestra el cambio de rumbo del que estamos hablando. Ingeniero brillante, López Bravo llegó a director de la empresa La Naval en 1956, tras su vuelta a Bilbao después de su estancia en Puerto Real.

⁷ CÁCERES RUIZ. Juan Ignacio. *Política Industrial, El Sector de Construcción Naval en España*. Madrid: Tesis Doctoral, Universidad Complutense, 1998 p.65

Suscita cierta controversia, aunque parece general la idea de que como ministro de industria se ganó la confianza del dictador, según J. Alzugarai:

“Franco tiene chifladura por López Bravo. No concibe un gobierno sin él. No es extraño entonces que en octubre de 1969 le designe nada más y nada menos que Ministro de Asuntos Exteriores”⁸

La pugna por el poder acabará con la dimisión del presidente del INI en diciembre de 1963. La desazón de esperar la llegada del motorista con el cese debía serle insoportable, por eso ya la había presentado anteriormente varias veces. Finalmente, Franco se la aceptó harto de su rebeldía frente al ministro del ramo. Suanzes, de esta manera, abandonó la vida pública, quedando su figura como uno más de los emblemas de una España nacionalista en extremo, racionada, cerrada en sí misma y en cierta medida a la defensiva frente al mundo exterior, en definitiva: autárquica.

Cabe añadir que lo que llegaba tampoco era un “cambio radical”, el desarrollismo de la década de los 60’ supuso emigración, persistente corrupción, destrucción del litoral a manos de las inmobiliarias. Esto por solo nombrar algunos de sus aspectos más negativos. Entre los positivos, es justo reconocer el crecimiento de la economía como nunca se había conocido.

Volviendo a las leyes que dan pie a la formación de AESA, la Acción Concertada tiene su origen en la legislación promulgada en 1967. Concretamente para el sector naval el BOE nº 274 de 15 de noviembre del mencionado año, publicaba la Orden del Ministerio de Hacienda dirigida a facilitar el crédito a la construcción naval y también y, no menos importante, beneficios fiscales de amplio calado. Estas medidas las podemos encuadrar dentro de lo que fue el I Plan de Desarrollo (1964-1967).

Existe una abundante documentación al respecto en el ya citado A.H.D.⁹. En ella se describen los diferentes anteproyectos que se manejaron antes de la construcción del nuevo astillero.

Sobre las razones que se aducían para la construcción del nuevo astillero, es conveniente recordar que el segundo cierre del Canal de Suez, consecuen-

⁸ ALZUGARAI, Juan José. *Un Instituto Enraizado en la Sociedad*. Encuentro. Madrid: 2005 p. 151

⁹ Cajas 132 a 140

cia de la Guerra de los Seis Días en 1967 y el aumento en esta década de la demanda de petróleo habían impulsado la construcción de petroleros cada vez más grandes. Fueron los japoneses los primeros en detectar esta necesidad, construyendo grandes astilleros dónde fabricarlos.

En España, será el gobierno el que promueva la formación del gigante AESA, si bien Euskalduna y la SECN tenían en 1967 muy avanzadas las negociaciones para la unión. Posteriormente habían presentado un proyecto de acción concertada, que fue varias veces modificado a lo largo de 1968, para la fusión de ambas sociedades y en el mismo se contemplaba la construcción de un nuevo gran astillero.

En cualquier caso, nos encontramos con la paradoja, y es lo que nos gustaría remarcar en este artículo, de que un partidario del liberalismo y la no intervención en el mercado como era López Bravo sea el que, desde su posición en el gobierno como ministro de industria, mueva los hilos del poder para la formación de un grupo industrial público, regido desde la administración, sujeto por tanto a los vaivenes políticos. Es algo que un gran partidario del intervencionismo económico, Suanzes, nunca se atrevió a llevar a cabo.

5.- TANTEOS PREVIOS A LA CONSTRUCCIÓN DEL NABAC

El Acta de Concierto fue firmada el 14 de junio de 1969, unos meses antes de la constitución de la sociedad ante notario, contemplaba la fusión de las ya mencionadas Euskalduna, SECN y ASCASA (Astileros de Cádiz S.A.), esta última incorporada al proceso de concentración por indicaciones de López Bravo.

El proyecto del NABAC había tomado forma definitivamente si bien todavía sufriría modificaciones, por ejemplo, la decisión de optar por la construcción del gran dique seco en su actual ubicación, al norte del antiguo astillero de Martagorda y no al sur, esto último quiere decir en la zona cercana al actual Puente Carranza, sería tomada más adelante. Por otra parte, el tamaño del dique iría aumentando a medida que se avanzaba en el proyecto hasta los 525 metros de longitud o eslora del finalmente construido.

Con respecto a cómo se financiaría, hemos encontrado en el A.H.D. un informe titulado “Plan de Objetivos” fechado en diciembre de 1973¹⁰. En el mismo se preveía la entrega de ocho superpetroleros (VLCC)¹¹ hasta 1977, algunos de hasta 400.000 TPM (toneladas de peso muerto). De estos contratos, algunos fueron cancelados y a otros hubo que buscar nuevo armador ya que estaban en marcha en el momento de la cancelación, otros fueron sustituidos por buques de mucho menor tamaño, de tal manera que las previsiones que había en 1973 no se confirmaron en modo alguno, empezando el nuevo astillero con mal pie. Gran diferencia si comparamos con la etapa de pleno auge que supusieron los diez años anteriores en Matagorda.

Una de las razones, quizás la más importante, del fallo en las previsiones de volumen de producción habría que atribuirla a la Crisis del Petróleo de 1973, debida a las restricciones impuestas por la OPEP a las exportaciones a Occidente. Crisis que, aún teniendo su etapa más intensa en los años 1973 y 1974, no se hizo notar en la construcción naval en España hasta finales de 1976. Esto es así por el hecho de que la construcción de un gran petrolero como los que estamos hablando tenía en aquellas fechas un plazo de más de veinte meses desde la puesta de quilla hasta la entrega y los efectos de la disminución en los contratos firmados llegaba con una cadencia equivalente en tiempo hasta ser apreciable en el nivel de trabajo en el astillero.

Otro de los factores adversos que contribuyeron a que no se cumplieran los objetivos fue la reapertura del Canal de Suez en 1975, lo que ya no hacía tan necesario el buque tipo superpetrolero antes mencionado, tipología en la que el astillero era más competitivo.

Sobre la construcción del nuevo astillero, las características del mismo, los sucesivos aumentos en el presupuesto, los retrasos en el plazo de entrega, y, como dijimos al principio, los efectos que tuvo en Puerto Real, uno de los más importantes el traslado de la Barriada de Matagorda, hablaremos en un próximo artículo.

¹⁰ Caja 140, 1.1.2.3. Proyecto NABAC

¹¹ VLCC: Very Large Crude Carrier, en terminología naval.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEÑA MARTÍN, Pablo y COMÍN, F. *INI, 50 años de industrialización en España*, Biblioteca de Economía Alianza, Madrid 1990
- ALZUGARAI, Juan José. *Un Instituto Enraizado en la Sociedad*. Encuentro, Madrid 2005
- BALLESTERO, Alfonso. *Juan Antonio Suanzes, 1891-1977: la política industrial de la postguerra*. LID Editorial Empresarial. León 1993.
- CÁCERES RUIZ, Juan Ignacio. *Política Industrial, El Sector de Construcción Naval en España*. Madrid: Tesis Doctoral, Universidad Complutense, Madrid 1998
- ROMERO GONZÁLEZ, Jesús. *Matagorda 1870-1940, La construcción naval española contemporánea*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz. 1999
- HOUPT, Stefan y ORTIZ-VILLAJOS, José M^a, *Astilleros Españoles 1872-2000*. LID Editorial Empresarial. Madrid 2002.
- Fuentes Documentales
- ABC. Hemeroteca ABC.
- A.H.D. (Archivo Histórico del Dique)



Figura 0-0. Vista general del nuevo dique seco en fase de construcción.
Fuente: Museo “El Dique”

TABLA 2.1
BUQUES CONSTRUIDOS EN
MATAGORDA POR “LA NAVAL”

Nombre	Tipo de construcción	Número de orden	Año de entrega
Lanchón para Fernando Poo	Lanchón portuario	C/45	1915
Lanchón para Fernando Poo	Lanchón portuario	C/46	1915
Santa Isabel	Vapor de pasaje	C/43	1916
San Carlos	Vapor	C/44	1917
Trocadero	Vapor para transporte de trabajadores a Cádiz	C/49	1918

Nombre	Tipo de construcción	Número de orden	Año de entrega
Torregorda	Vapor para transporte de trabajadores a Cádiz	C/50	1919
Matagorda	Vapor para transporte de trabajadores a Cádiz	C/51	1920
Maribel	Barcaza	C/52	1920
Manuel Arnús	Trasatlántico	C/47	1923
Canoa automóvil	Canoa a motor	C/55	1927
Magallanes	Trasatlántico	C/48	1928
Genil	Draga tipo Prietsman	1928	C/56
Eduardo Benot	Remolcador	1929	C/57
Barcaza	Barcaza militar	1930	C/60
C/62	Gánguil	1930	C/62
C/63	Gánguil	1930	C/63
Capitán Miranda	Buque oceanográfico para Uruguay	1930	C/64
Campomanes	Petrolero	1932	C/65
Campeche	Petrolero	1934	C/66
Aline II	Ferry	1934	C/68
Potosí	Cañonero para Armada de México	1936	C/67
Malaspina	Oceanográfico e hidrográfico	1937	C/70
Barco puerta	Buque puerta	1941	C/61
Campante	Petrolero	1945	C/71
Bailén	Petrolero	1947	C/72
Campiz	Petrolero	1950	C/73
Villamanrique	Frutero	1952	C/80
Villacastín	Frutero	1952	C/81
Villablanca	Frutero	1953	C/82
Villamartín	Frutero	1953	C/83
Camprovín	Petrolero	1954	C/85
Camporeal	Petrolero	1956	C/86

Nombre	Tipo de construcción	Número de orden	Año de entrega
Escatrón	Petrolero	1956	C/87
Albuera	Petrolero	1956	C/88
Escombreras	Petrolero	1957	C/89
María de los Dolores	Petrolero	1959	C/90
Talavera	Petrolero	1960	C/91
Río Cubas	Petrolero	1960	C/92
San Marcial	Petrolero	1961	C/94
Artola	Petrolero	1961	C/95
Safina e Arab.	Carga y pasaje	1962	C/97
María Rosa	Gánguil	1963	C/93
María Eulalia	Gánguil	1963	C/100
Ciudad de Buenos Aires	Pasaje	1964	C/98
Torremolinos	Remolcador	1964	C/103
Luis Pereda	Granelero	1965	C/96
Punta Ureka	Buque frigorífico	1965	C/102
Butados	Gasero	1965	C/104
Butauno	Gasero	1965	C/105
Sertosa Siete	Remolcador	1965	C/115
DYC 1	Barcaza	1965	C/132
DYC 2	Barcaza	1965	C/133
33 Orientales	Pasaje	1966	C/101
Marco Antonio	Pesquero	1966	C/107
Gelo	Pesquero	1966	C/108
Emiliano Alfonso Cabot	Pesquero	1966	C/109
El Parné	Pesquero	1966	C/110
Salmedina	Pesquero	1966	C/111
KPR1	Remolcador	1966	C/112
KPR2	Remolcador	1966	C/113

Nombre	Tipo de construcción	Número de orden	Año de entrega
KPR3	Remolcador	1966	C/114
Minas del Frío	Carguero	1966	C/116
Barrancabermeja	Petrolero	1966	C/117
Loli Balbuena	Pesquero	1966	C/118
Conchita García	Pesquero	1966	C/119
Costa de la Luz	Pesquero	1967	C/106
Cabo Izarra	Pasaje	1967	C/120
Abanto	Gánguil	1967	C/121
Ciérvana	Gánguil	1967	C/122
Suanzes	Gánguil	1967	C/124
Reinosa	Gánguil	1967	C/125
Sondica	Gánguil	1967	C/126
Lourdes	Draga	1967	C/127
Loreto	Draga	1967	C/128
Sonsoles	Draga	1967	C/129
El Pionero	Pesquero	1967	C/137
Liana	Carguero	1967	C/138
Campodarro	Petrolero	1967	C/139
Fontibre	Gánguil	1968	C/123
Valdivia	Remolcador	1968	C/130
Colón	Remolcador	1968	C/131
Campogenil	Petrolero	1968	C/140
Dracaza IX	Pontona	1968	C/153
Tumaco	Petrolero	1968	C/142
Adriana	Carguero	1968	C/143
Anamilena	Carguero	1968	C/146
Inca Chaputec	Carguero	1968	C/151
Subin River	Carguero	1969	C/144
Klorte Lagoon	Carguero	1969	C/145
Campeador	Petrolero	1969	C/149
Campomayor	Petrolero	1969	C/150

Nombre	Tipo de construcción	Número de orden	Año de entrega
Jovellanos	Bulkcarrier	1969	C/154
Asturias	Bulkcarrier	1969	C/155

Nota: Buques construidos en Matagorda durante el período de propiedad de La Sociedad Española de Construcción Naval. Fuente A.H.D.

A B C. MARTES 2 DE DICIEMBRE DE 1969. EDICION DE LA MAÑANA. PAG. 57.



economico

QUEDA CONSTITUIDA LA NUEVA EMPRESA ASTILLEROS ESPAÑOLES

Dispone de un capital de 2.850 millones de pesetas—mitad del I. N. I. y mitad del sector privado—y veintifun mil empleados A LA FIRMA DE LA ESCRITURA ASISTIERON LOS MINISTROS DE INDUSTRIA, ASUNTOS EXTERIORES Y OBRAS PUBLICAS

Madrid. (De nuestra Redacción.) Ha quedado constituida la nueva empresa Astilleros Españoles por fusión de las sociedades Compañía Euzkalduna de Construcción y Reparación de Buques, Sociedad Española de Construcción Naval y Astilleros de Cádiz. El acto de constitución tuvo lugar en el Salón Gótico del Instituto Nacional de Industria. Asistieron los ministros de Industria, de Asuntos Exteriores y de Obras Públicas, presidente del Instituto Nacional de Industria, subsecretarios de Marina Mercante, de Industria y de Comercio, director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y otras personalidades.

La escritura pública fue leída por el notario don Alejandro Bergano Llabrés, ante el que firmaron don Antonio de Eguenio y Orbaneja, don Pedro Gamero del Castillo y don Roberto Berza Méndez. Estuvieron presentes los representantes laborales y del accionariado de los Consejos de Administración de Astilleros Españoles.

Después del otorgamiento de la escritura el presidente del I. N. I. exaltó la significación del acto como uno más dentro de la trayectoria de apertura a la desconcentración de empresas, en los términos requeridos por la economía española, según el mandato que en su toma de posesión recibió del entonces ministro, señor López Bravo.

El presidente de la Sociedad Española de Construcción Naval, don Antonio de Eguenio y Orbaneja, en nombre del capital privado que forma parte de Astilleros Españoles, intervino a continuación, haciendo una glosa de la colaboración entre las industrias privadas y el I. N. I., que ha permitido el nacimiento de esta nueva sociedad. A continuación, el presidente de la empresa, don Francisco Aparicio Olmos, agradeció las colaboraciones prestadas en la creación de tal sociedad, refiriéndose a la ejecución de las empresas fusionadas, y haciendo una documentada exposición de las posibilidades y objetivos de Astilleros Españoles.

DISCURSO DEL MINISTRO DE INDUSTRIA

Cerró el acto el ministro de Industria, don José María López de Letona, quien manifestó que la nueva empresa no sólo se va a encontrar entre las primeras sociedades españolas, sino que va a figurar también entre las primeras de su especialidad en el mundo. "Este hecho es importante—dijo—porque marca de forma muy clara el camino a seguir. Si nuestro deseo es proseguir incansablemente el camino de una progresiva industrialización, no podemos permanecer al margen de este fenómeno mundial de la concentración de empresas que hoy se repite, día tras día, en todos los países."

Dijo que un dato que le interesaba subrayar es que la Administración Pública, con clara visión del objetivo que se debía alcanzar, se ha mostrado benévola y ha tomado

una parte muy activa en la resolución de los problemas que esta fusión ha planteado.

"Pero a mi felicitación muy cordial—añadió—añadiera añadir dos observaciones: la primera, que la potencia económica que acumula la gran empresa debe estar siempre al servicio del interés general. La segunda, es la necesidad absoluta de intensificar el desarrollo de una tecnología propia aplicable a Astilleros Españoles, por su propia dimensión, por la importancia de su potencial exportador y por la capacidad reconocida de sus técnicos."

Dijo también que deseaba aprovechar esta oportunidad para dejar constancia de su admiración por la obra realizada por el I. N. I., y que era su intención utilizar el Instituto como piedra fundamental de su futura política industrial.

"A las dos consignas que López Bravo dio al actual presidente del I. N. I. en su toma de posesión, y que yo suscribo íntegramente—intensificar la concentración de empresa y prestar la máxima atención a las nuevas tecnologías—yo añadiría una más: la de preparar con urgencia la puesta a punto de una organización que permita al Instituto desempeñar el importante papel que le corresponde."

TRANS MOBEL

- Estudio de diseño y decoración.
- Mobiliario clásico y moderno.

Para proyectos y presupuestos dirigidos a

GENERAL MOLA, esquina a LOPEZ DE HOYOS

(General Mola, 122)

LOS EXPORTADORES METALURGICOS EXPONEN SUS PROBLEMAS AL SUBSECRETARIO DE COMERCIO

El subsecretario del Ministerio de Comercio, don Nemésio Fernández-Cuesta, ha recibido a los presidentes de las Agrupaciones de exportadores metalúrgicos de toda España.

Los presidentes expusieron los problemas urgentes con que tienen que enfrentarse la exportación, especialmente si que hace referencia a la renovación de créditos para capital circulante concedido por el Banco de Crédito Industrial y los de financiación de las exportaciones futuras de bienes de equipo.

El señor Fernández-Cuesta prometió la máxima ayuda del Ministerio para solucionar, de forma inmediata, el primero de dichos problemas y estudiar su sistema que pueda resolver el segundo.—Europa Press.

responde en el desarrollo industrial de la década de los años setenta." El señor López de Letona terminó su intervención agradeciendo la presencia al acto de sus compañeros de Gobierno.

26.700 MILLONES DE PESETAS

La nueva empresa, que cuenta con un total de más de veintifun mil hombres, tiene contratos que cubren todos sus grados hasta los primeros meses de 1973, por un importe de 26.700 millones de pesetas, con un total de 79 buques y 1.416.760 toneladas de registro bruto.

Los centros de trabajo de Astilleros Españoles y actividades ejercidas en los mismos, son los siguientes:

Factoría de Sestao (Vizcaya): Construcción y reparación de buques, fábrica de motores y fundición de hierro; Factoría de Matagorda (Cádiz): Construcción y reparación de buques; Factoría de Kélenos (Santander): Planta siderúrgica; Factoría de Cádiz (Cádiz): Construcción y reparación de buques, material ferroviario, calderas y estructuras; Factoría de Sevilla (Sevilla): Construcción y reparación de buques; Factoría de Manises (Valencia): Fabricación de motores marinos y maquinaria de cubierta; Diapas Seco Nuestra Señora del Rosario (Cádiz): Reparación de buques en régimen de arriendo al Instituto Nacional de Industria; Factoría de San Mamés (Bilbao): Construcción y reparación de buques y fabricación de motores; Factoría de Añeta (Vizcaya): Fundición de acero, y Factoría de Villaverde (Madrid): Fabricación de material ferroviario.

Además participa en el capital de las siguientes empresas:

Astilleros de Sanlúcar (Sanlúcar) (100 por 100 del capital social); Astilleros Celaya (Vizcaya) (66,6 por 100); Naval-Sidero-Westpacar (Cádiz) (50 por 100); Navalsa (Cádiz) (50 por 100); y Juliana Constructora (Gijón, S. A. (Gijón), (100 por 100 del capital social).

El capital social de Astilleros Españoles es de 2.850.648.000 pesetas, que incluye un

ABC (Madrid) 1969. Hemeroteca ABC S.L. Madrid, 2009. Queda prohibida la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los

Figura 3-1. Reseña de la constitución de Astilleros Españoles.

Hemeroteca ABC, 2 diciembre de 1969.p.57

¡HASTA SIEMPRE, DON GREGORIO!



EN nuestra vida castrense de trabajo estamos acostumbrados a ese adiós a los amigos en el que se mezcla la tristeza por la separación con la alegría que produce el sincero deseo de mayores éxitos en el futuro.

Todos sabemos la noticia de días pasados: don Gregorio López Bravo, nuestro Jefe del Departamento de Buques, ha sido trasladado por la Dirección General de la Sociedad a la Factoría de Sextao, en la que desempeñará la misma Jefatura que en Matagorda.

En el brillante porvenir que nos espera, y por el que, a las órdenes y con el estímulo de nuestro Director, viene trabajando intensamente el equipo de nuestra Factoría, re-

sultará ind borrable el recuerdo y la huella de sus intervenciones, siempre con criterio justo y ponderado, con amplia visión de conjunto, con un sello peculiar de cierto aire deportivo.

Su entrega total al trabajo, su lealtad a la Empresa, su intachable espíritu y su afecto sincero por todos nosotros son verdades que no necesitaríamos enumerar.

Su algo apresurada partida impidió a muchos despedirle con ese fuerte y cordial apretón de manos que acostumbramos a dar a los amigos. Por eso aprovechamos ahora este rincón para decirle: ¡Buena suerte y hasta siempre! Que Dios le guarde, don Gregorio.

Figura 4-1. Despedida a López Bravo en la revista "El Dique", nº2 febrero de 1956, p.9

PROGRAMA 1-4-4	DATOS DE PRESUPUESTO				
	Cádiz 99	Buque nº 1	Buque nº 2	Buque nº 3	Buque nº 4
Tipo del buque	230.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Armador	Marflet	Elcano	Elcano	N.Castilla	M. del Norte.
Fecha de entrega	Octubre 75	Febrero 76	Junio 76	Sept. 76	Nov. 76
Tipo de presupuesto					
Peso del acero neto	31.050	31.550	31.550	31.550	31.550
Horas directas totales					
Horas directas NABAC					
Coste transformac.(V.A.)					
Materiales+Gastos Varios	1.766	1.899	1.993	2.026	2.133
Coste neto Factoría					
Casa Central	125	146	147	143	147
Extras a revisión		70	70	54	81
Reserva armador		140	140	-	-
Intereses Construcción	181	193	193	99	103
I.T.E.		82	82	79	85
Actas jurídicas Document.		-	-	18	15
Beneficio					
Coste total	2.937	3.645	3.695	3.575	3.676
Precio contrato	2.434	3.045	3.045	2.926	3.050
Primas + Desgravaciones	503	600	650	649	626
Extras estimados					
Mano de obra					
Comisiones					
Garantías bancarias.					

PROGRAMA 1-4-4	DATOS DE PRESUPUESTO				
	Buque nº 5	Buque nº 6	Buque nº 7	Buque nº 8	Buque nº 9
Tipo del buque	260.000	400.000	260.000	400.000	
Armador	Zorroza	Abasotas	U.E.R.Tinto	Abasotas	
Fecha de entrega	Feb. 77	Mayo 77	Agosto 77	Noviem.77	
Tipo de presupuesto					
Peso del acero neto	31.550	49.000	31.550	49.000	
Horas directas totales					
Horas directas NABAC					
Coste transformac.(V.A.)					
Materiales + Gastos varios	2.160	3.524	2.268	3.524	
Coste neto Factoría					
Casa Central	159	243	163	243	
Extras a revisión	118	46,5	125	46,5	
Reserva armador	-	95	-	95	
Intereses Construcción	135	174,5	158	174,5	
I.T.E.	90	134,6	91	134,6	
Actas jurídicas Document.	20	30,3	20	30,3	
Beneficio					
Coste Total	3.986	6.069	4.063	6.069	
Precio Contrato	3.319	4.985	3.373	4.985	
Primas + Desgravaciones	667	1.084	690	1.084	
Extras estimados					
Mano de obra					
Comisiones		49		49	
Garantías bancarias		36		36	

Figura 5-1. Previsión en Plan de Objetivos, diciembre 1973 de buques a construir en el NABAC. A.H.D. caja 140.