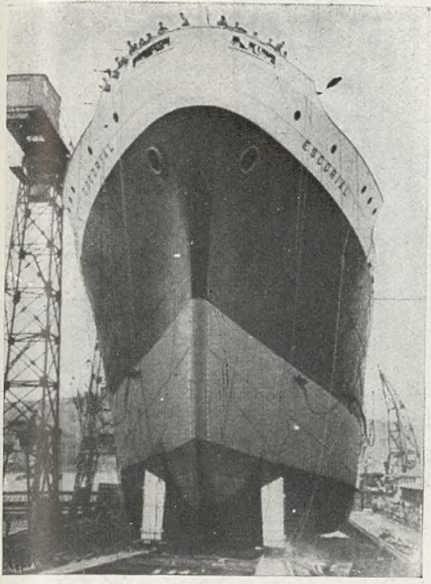


NUEVOS BUQUES

PARA NUESTROS PUEBLOS



DESDE hace algunos años existe una actividad sin precedentes en la industria mundial de las construcciones navales. Tanto es así, que en diciembre de 1947 había unos 77 millones de toneladas de registro bruto, y por tanto unos nueve millones más que en septiembre de 1939. Ahora bien; es evidente que esta circunstancia no ha sido motivada sólo por el deseo de reponer las pérdidas sufridas durante la guerra, sino también por el convencimiento absoluto de que las flotas mercantes han de jugar un papel decisivo en la ordenación futura de los mercados. La colocación de las mercancías en los lugares más convenientes, el ahorro de los pagos de fletes, la posibilidad de ofrecer al exterior precios baratos, siguen siendo para cada país función del número de barcos que posea. Por consiguiente, para las naciones hispanoamericanas, que

en su mayor parte viven sobre la exportación de determinadas materias procedentes de un cuasi-monocultivo, la fabricación de buques es cuestión de un inmenso interés.

Sin embargo, y a pesar del esfuerzo que están haciendo, España es entre ellas la única que puede presentar ahora un balance industrial favorable.

En 1939, la flota mercante española era totalmente insuficiente, ya que sólo transportaba el 27 por 100 de nuestro tráfico exterior; financieramente, esto representaba la salida de unos 100 millones de pesetas anuales en concepto de fletes. Por otra parte, la contienda civil había provocado grandes pérdidas en diversas instalaciones, y la producción siderúrgica había bajado a unas cifras catastróficas; las fábricas de maquinaria se encontraban asimismo en un estado de desorganización extrema.

Desde entonces poco a poco se fué acondicionando todo lo que había sido dañado, pero esto no era bastante, y al hacer un reexamen general de la situación, se vió claro que la iniciativa privada, en parte contraída por el temor a hacer cuantiosas inversiones, no podía llevar sobre sí el peso de las grandes construcciones que eran necesarias, y además que se tendría que prescindir de la ayuda del Extranjero, por la falta de divisas y porque los astilleros de las potencias industriales se dedicaron a las demandas de carácter militar.

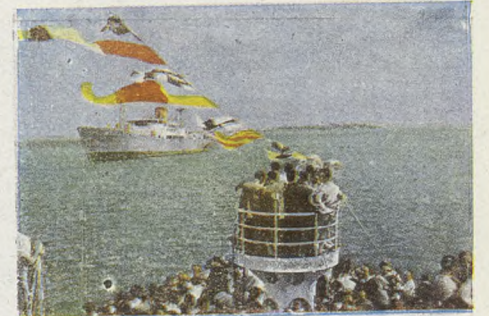
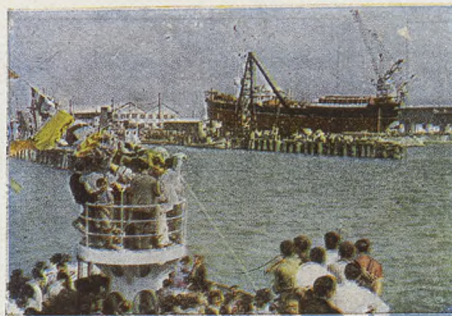
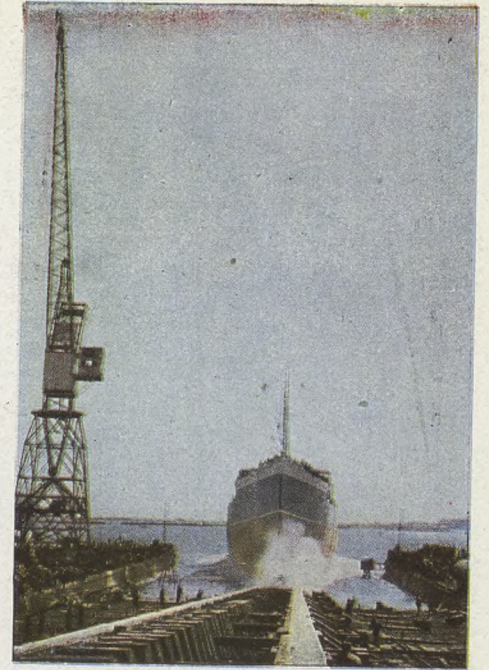
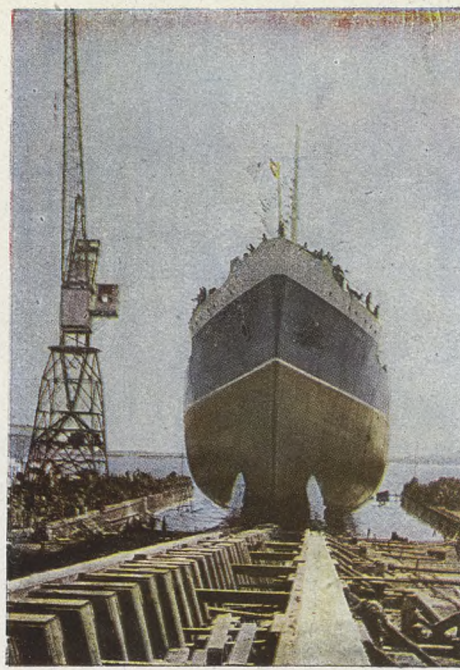
Las construcciones navales en España se han orientado, pues, en dos direcciones: una, constituida por los planes de trabajo de las Empresas particulares, y la otra, por las subvenciones oficiales y por el funcionamiento de astilleros nuevos de propiedad estatal. A este respecto, la Ley de 7 de mayo de 1942 creó la Empresa Nacional Elcano, con el objetivo de instalar astilleros y talleres de maquinaria, así como de aumentar por diversos medios la flota mercante.

Conforme a las estadísticas suministradas por el Anuario Marítimo español, desde 1941 se han botado los siguientes buques mayores de 1.000 toneladas:

Año	Número	Toneladas
1941	3	11.276
1942	4	5.668
1943	5	14.357
1944	8	31.698
1945	4	14.000
1946	8	37.542
1947	1	6.100

Como podrá observarse, desde 1940 hasta finales de 1947 se ha atravesado por una gran crisis. Sin embargo, la baja venía provocada fundamentalmente por un hecho circunstancial: el descenso en la producción de acero, y éste se encuentra en vías de desaparición. De todos es sabido que la sequía y la consiguiente escasez de corriente eléctrica, a la vez que la mala calidad o la pequeña cuantía de los carbones destinados a la coquización, han originado un declive en la industria siderúrgica, cuyas consecuencias fueron gravísimas en algunos casos. La industria naval fué una de las más perjudicadas, y esto se demuestra fácilmente si advertimos que en el aprovisionamiento de materiales siderúrgicos le correspondió sólo 21.977 toneladas en 1942, 24.980 en 1943, 19.297 en 1944, 15.379 en 1945 y 12.953 en 1946. Una de las Compañías más afortunadas en 1947 fué la Unión Naval de Levante, y obtuvo únicamente 2.000 toneladas.

Durante los últimos diez meses se ha registrado el tan esperado impulso de la producción de acero, facilitado por la favorable situación eléctrica y por un mejoramiento notable en los suministros de carbón, que aún habrán de incrementarse



El barco petrolero "Campiz", de 10.900 toneladas de peso muerto y 8.458 toneladas de arque, fué lanzado a mar, en la bahía de Cádiz, el día 9 de julio de 1948. Las 6 fotografías, en color natural, recogen diferentes momentos del acto, al que asistieron relevantes personalidades civiles y militares. (Fotos Lara.)

con las importaciones que se han estipulado en los Tratados comerciales con Francia e Inglaterra; y así, los astilleros españoles han podido trabajar a un ritmo mucho más intenso, firmando a la vez contratos de nuevas construcciones de la mayor importancia.

De esta forma, en 30 de septiembre de 1947 España ocupaba el noveno lugar entre los países constructores de navíos; exceptuando Inglaterra, en el resto del mundo se construían por aquella fecha 1.856.224 toneladas, y Estados Unidos nos aventajaba muy poco, ya que ocupaba el séptimo puesto, con 177.669 toneladas.

A principios de este año la industria naval estaba ya encauzada definitivamente; de ahí el que España tenga ahora en ese sector económico un lugar destacado dentro de Hispanoamérica.

Los buques principales que entonces estaban fabricándose eran los siguientes:

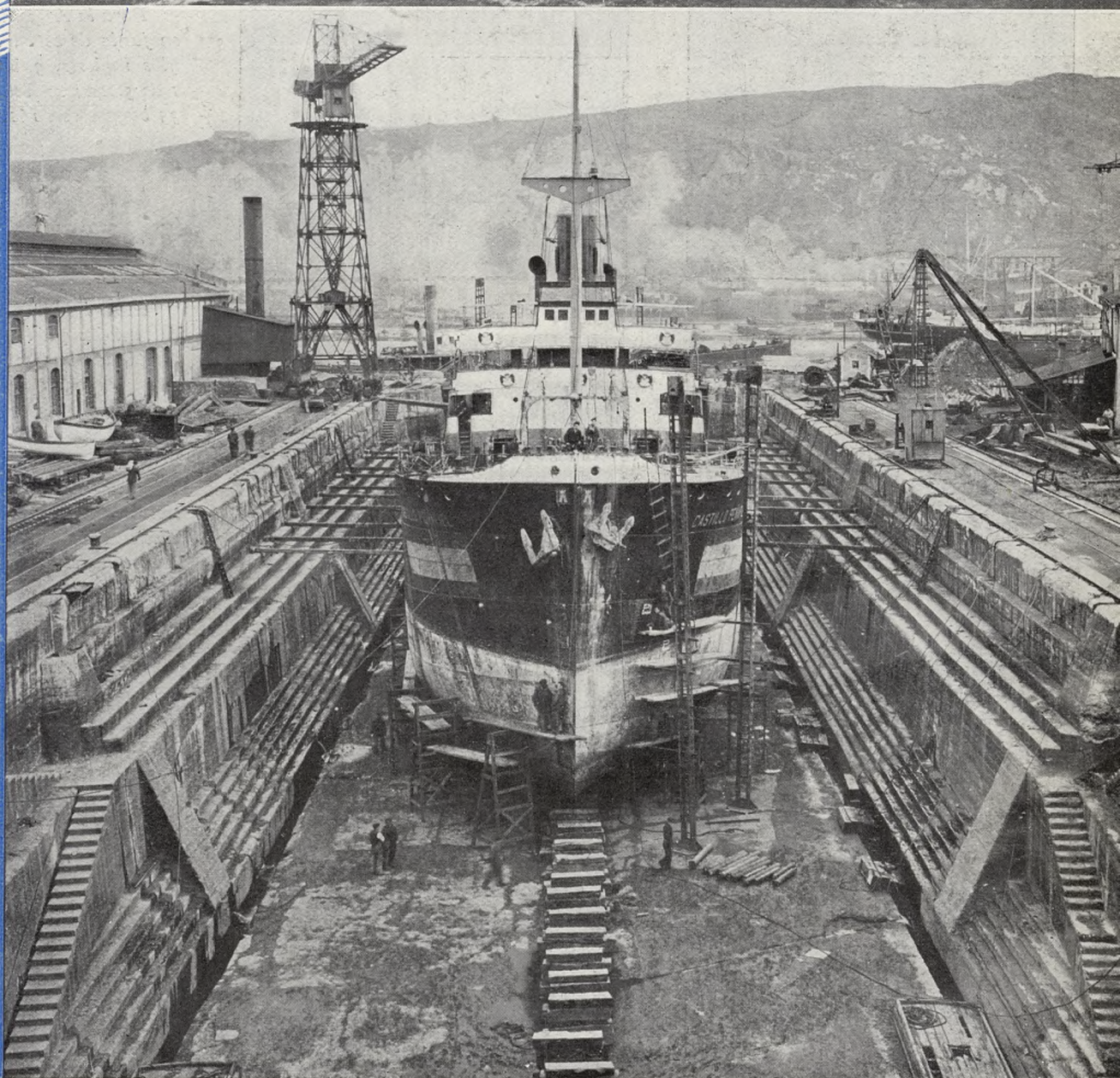
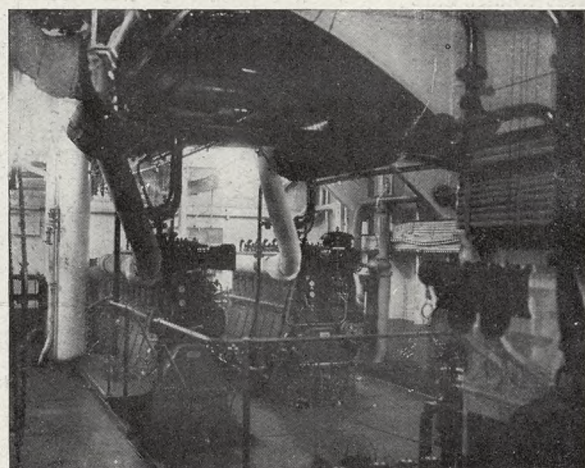
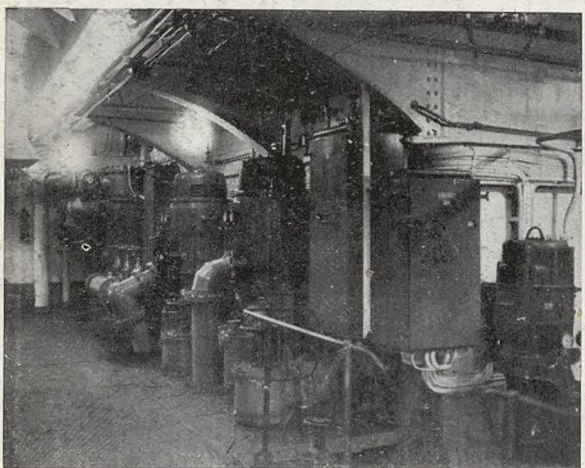
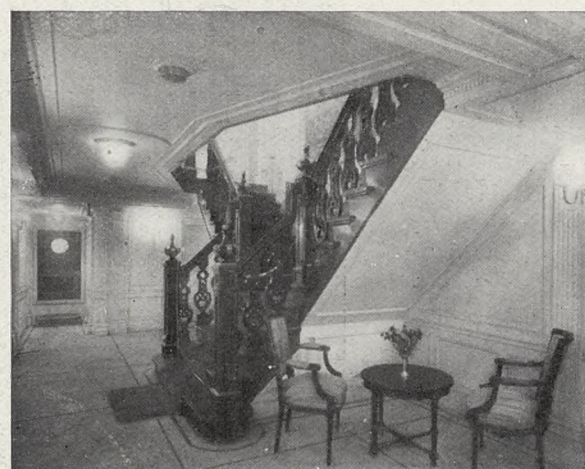
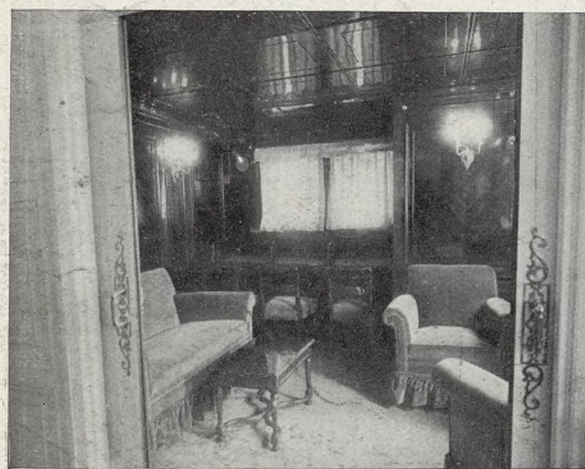
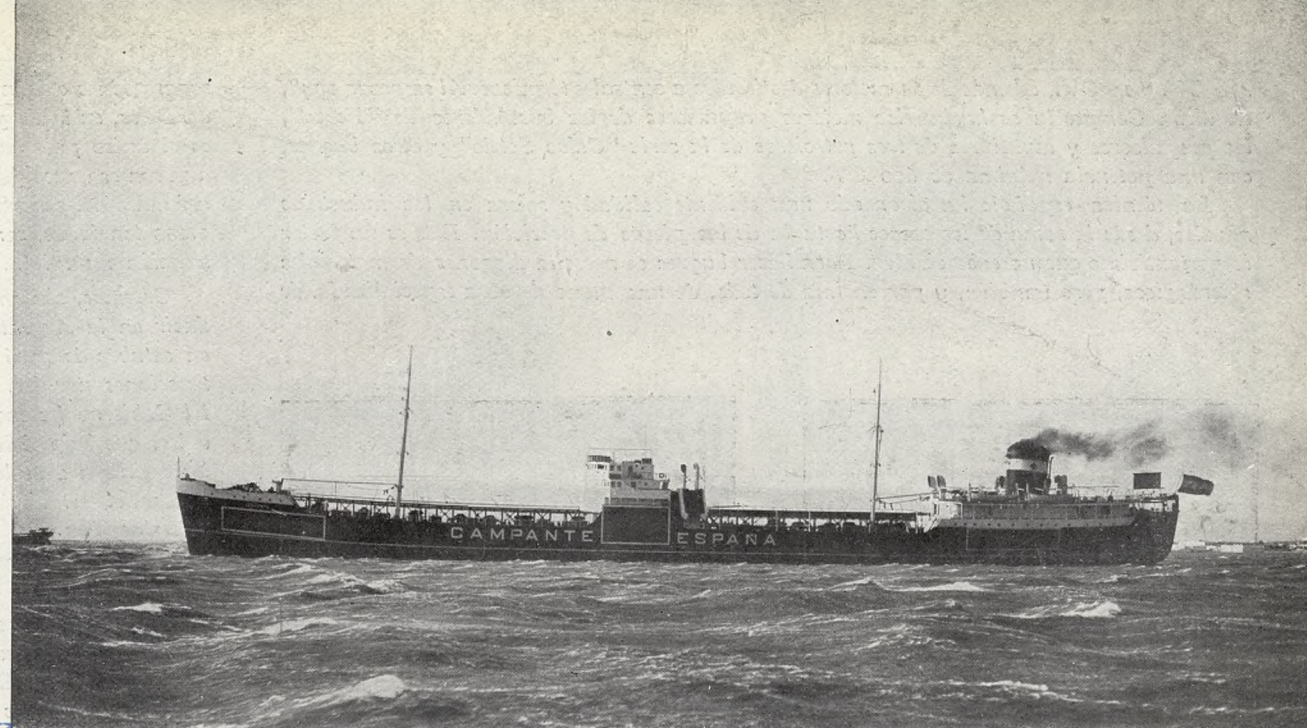
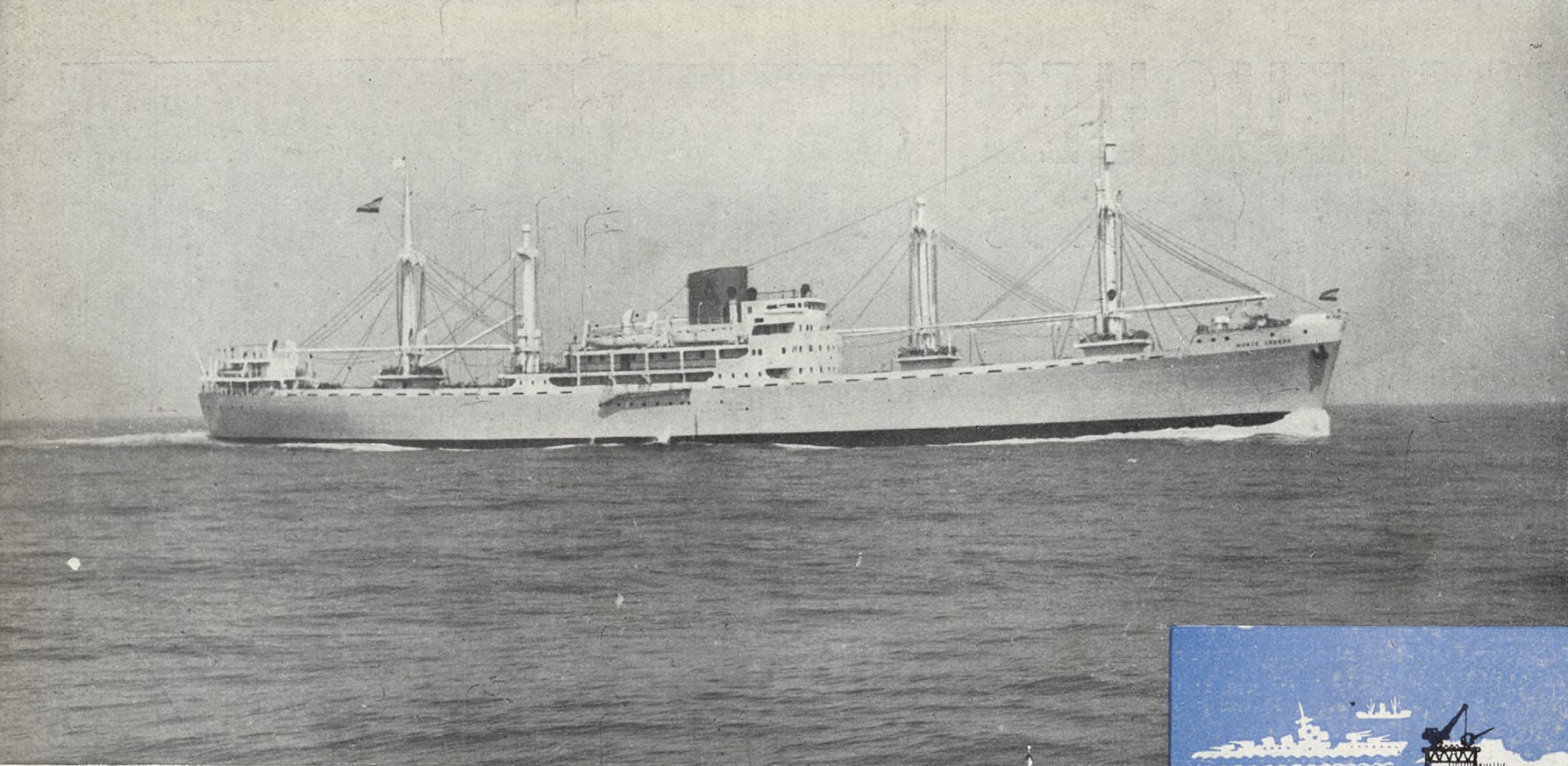
ASTILLEROS	N.º de buques	Clase de buques
Euskalduna (Bilbao).....	4	Mixtos, de 6.500 t.
Idem íd.	1	Petrolero, » 8.170 »
Idem íd.	2	Fruteros, » 5.400 »
Idem íd.	1	Carguero » 3.400 »
S. E. Construcción Naval (Matagorda).....	1	Petrolero, » 8.170 »
Idem íd.	4	Fruteros, » 2.500 »
Unión Naval Levante (Valencia).....	2	Petroleros, » 8.170 »
Idem íd.	2	Mixtos » 6.100 »

El buque tanque "Campante" construido en la factoría de Matagorda.

pulsor, completamente fabricados en España. Por último, el "Campiz" es un petrolero botado en el mes de julio pasado para la flota de la CAMPSA, y viene a engrosar la potencia marinera española en esta clase de navíos, que ya en la mencionada fecha de septiembre de 1947 ocupaba el quinto puesto mundial. Desplaza 10.900 t. de peso muerto y tiene 140,20 m. de eslora, 18,90 m. de manga, 8,28 de calado, 3.800 HP. de potencia de máquinas y 12 nudos de velocidad. Ha sido construido también por la Sociedad Española de Construcción Naval.

Entre los buques actualmente en construcción sobresalen los siguientes: el "Monte Udala", mixto, de 8.700 t., con fecha probable de entrega en 1948; el "Monasterio de la Rábida", de iguales características que el anterior, con fecha probable de entrega en 1949; el "Campamento", petrolero, de 10.800 t. y probable fecha de entrega en 1949; el "Monasterio de Guadalupe", el "Monasterio de Silos" y el "Monasterio de Yuste", de iguales características que el

El "Monte Urbasa" realiza las últimas pruebas antes de hacerse al mar.



Cuatro aspectos del "Monte Urbasa": La sala de lectura, el arranque de la escalera principal y dos ángulos de su sala de máquinas, que recogen un grupo de bombas refrigeradoras de aceite y tres grupos electrógenos de 220 Kw. (Fotos del "Monte Urbasa" cedidas por la Revista "Ingeniería Naval".)

En este gráfico se reproduce la situación geográfica de los astilleros civiles y militares de España.

En el dique seco de la factoría de Sestao se ultima la construcción del "Castillo de Peñafiel".

El total para España era el siguiente:

NÚMERO Y CLASE DE BUQUES	Arqueo bruto (Tons.)
4 petroleros	32.680
12 mixtos	76.400
12 fruteros	43.800
7 carga y carboneros	17.018
14 bacaladeros	12.500
92 pesqueros	16.389
31 costeros	12.825
10 remolcadores	1.400
1 buque escuela	796
2 transbordadores	6.500
2 hidrográficos	600
187	222.108

intensidad que nunca. Mes tras mes fueron botados al agua numerosos buques, cuyo rendimiento económico inmediato es valiosísimo, no sólo para la economía nacional, sino también para sus propietarios. Entre ellos merecen destacarse el "Villagarcía", el "Villaviciosa", el "Monte Urbasa" y el "Campiz". Los dos primeros son fruteros acondicionados con los más modernos adelantos de la técnica, y contribuyen grandemente al problema de exportar con medios propios la gran producción de nuestra costa mediterránea. Ambos tienen las mismas características: 2.500 toneladas de peso muerto, 83 metros de eslora, 13,16 metros de manga, 5,44 metros de calado, 1.800 HP. de potencia en las máquinas y 12 nudos de velocidad. Han sido fabricados en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval por cuenta de la Empresa Nacional Elcano. El "Monte Urbasa" es una motonave mixta de carga y pasaje destinada al tráfico con América del Sur. Construida también en Bilbao, en los astilleros de la Sociedad citada, su elegancia de líneas, el gusto que preside su ornamentación y la perfección de sus instalaciones, hacen de ella una obra maestra. Desplaza 8.700 t. de peso muerto y tiene 138,68 m. de eslora, 18,92 m. de manga, 7,90 m. de calado, 7.300 HP. de potencia en máquinas y 16 nudos de velocidad. En el viaje inaugural a la Argentina ha batido el "record" mundial de velocidad en la ruta del Sur de los buques de suela se y categoría, gracias al extraordinario resultado que dieron su carena y pro-

"Monte Urbasa"; los "Villamanrique", "Villablanca", "Villacastin" y "Villamartin", fruteros, de iguales características que el "Villagarcía"; un petrolero de 8.200 t., un frutero de 2.500 y dos mixtos de 6.500.

La mayor parte de esta actividad se debe a la iniciativa privada; pero, como dijimos antes, el Estado ha participado de una forma altamente eficaz. La Empresa Nacional Elcano tenía ya en febrero, al cabo sólo de cinco años, 39 buques, que desplazan 80.547 toneladas de registro bruto. La mitad de ellos se administran por la entidad, y la otra se explota en arriendo por diversas Compañías particulares. Por otra parte, y en lo que se refiere a las construcciones que tiene actualmente contratadas o que está a punto de contratar, cuenta en los astilleros con 15 buques, y dentro de poco empezará a su cargo la construcción de dos transatlánticos de 19.000 toneladas cada uno, para la ruta de América del Sur; otros dos de 18.000 para la ruta de América del Norte, y cuatro petroleros de 11.000 toneladas, que harán de nuestro país, probablemente, una de las cuatro primeras potencias marineras del mundo en dicha clase de transportes. Actualmente, la flota mercante española suma más de 1.200.000 toneladas.

En España existen 26 gradas mayores de 100 m., cuya capacidad de producción es muy difícil de determinar, ya que es en realidad la capacidad de los Talleres de He-

rreros de Ribera la que marca la fabricación de cascos, según ha hecho constar el III Consejo Sindical Industrial.

Los principales astilleros se encuentran localizados en Pasajes, Bermeo, Bilbao, Santander, Gijón, El Ferrol, Vigo, Cádiz, Cartagena y Valencia, y las principales Empresas son la Sociedad Española de Construcción Naval, cuyas instalaciones ocupan en Bilbao 298.600 m²; en El Ferrol, 240.000; en Matagorda, 158.000; en Cartagena, 125.133; Astilleros de Cádiz, que ocupa 319.462; la Unión Naval de Levante, que ocupa en Valencia 100.000, y la Compañía Euskalduna, que ocupa 66.659 m² en Bilbao.

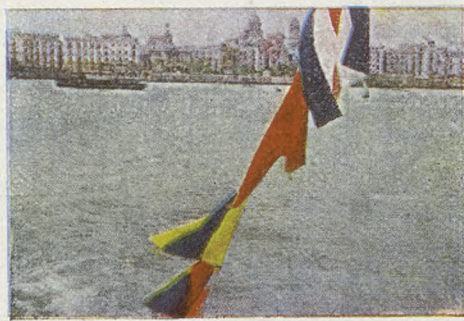
Con respecto a la industria auxiliar de maquinaria, ha quedado totalmente desvirtuada la opinión de que España se encontraba incapacitada para suministrar la cantidad precisa de dichos materiales a su flota. Las fábricas de maquinaria de propulsión pueden satisfacer todos los pedidos que exija el crecimiento del trabajo en los astilleros españoles. Y en cuanto a los motores Diesel, así como a otro diverso instrumental, puede decirse lo mismo. Disponemos de vastas instalaciones productoras, dotadas con elementos modernísimos, cuyo rendimiento nos independiza de las Casas extranjeras. Sólo por parte de "La Maquinista Terrestre y Marítima", de Barcelona, se entregaron en 1947 diecisiete motores marinos, que oscilaban entre una potencia de

De los 187, 34 corresponden a vapores, con 33.010 toneladas, y 153 a motonaves, con 198.098.

A partir de 1 de enero se han ido ejecutando los programas de trabajo con más

470 CV. y 10 CV., además de 61 motores destinados a centrales térmicas. Al empezar 1948, en dicha Compañía se hacían los motores propulsores de los bacaladeros de "Febsa", los propulsores y auxiliares de tres petroleros de la serie "Calvo Sotelo" y otros buques, con una potencia máxima de 600 CV.

La técnica española ha alcanzado una evidente calidad y solera en las industrias navales, desde la rama de los cascos hasta la de las piezas de precisión. Este es un factor importantísimo que no cabe olvidar. Para hacer buques se necesita disponer de materiales siderúrgicos, pero también, y por encima de todo, de una mano de obra especializada, de



Las seis fotografías que a todo color se reproducen en esta página, recogen otros tantos aspectos de la botadura del "Campiz". Actuó como madrina D.^{ña} Dolores Churruca, Vda. de Ibarra e hija del Presidente del Consejo de Administración de la Campsa. Bendijo el barco el Arcipreste de Cádiz. (Fotos Lara.)

un equipo de ingenieros de primera clase y de una gran perfección en la industria auxiliar. De ahí el que España se encuentre en una situación favorable dentro de la carrera de construcciones emprendida últimamente en el mundo.

Por el contrario, y teniendo en cuenta las consideraciones que hemos expuesto, los países de América Central y del Sur tienen grandes obstáculos para crear en factorías propias una marina mercante adecuada; carecen en su mayor parte de industria siderúrgica, de especialistas y de la imprescindible experiencia. No obstante, con el fin de asegurar sus exportaciones en forma regular y económica, algunos han hecho notables sacrificios para adquirir buques en el Extranjero.

De todos modos, hay que hacer constar que existen astilleros, aunque de capacidad muy pequeña, en bastantes puntos de la costa americana; en su mayoría se dedicaban a las

reparaciones o bien a construir barcos de escaso tonelaje, como son los que en la región del Delta, en la Argentina, se destinan al transporte de los frutos de la zona. Uruguay es el único país cuyas construcciones se consideran interesantes en el exterior, y aun con eso, recogiendo las cifras suministradas por el Lloyd's Register of Shipping, a finales del pasado mes de junio sólo estaba fabricando nueve buques, menores de 1.000 toneladas, con un total de 3.636 t. Representaba el 0,09 por 100 de la construcción mundial.

Creemos, sin embargo, que el esfuerzo próximo de más consideración se va a producir en la Argentina, ya que en el Plan Quinquenal aprobado por el Congreso en octubre de 1946 se ha previsto una fuerte ayuda estatal a la industria de las construcciones navales. Las últimas noticias confirman que el proyecto se va realizando. El Gobierno ha montado una nueva organización, la Dirección de Industrias Navales, que bajo el Ministerio de Marina trabajará para aumentar la capacidad de los astilleros actuales y de las fábricas de maquinaria, así como a la vez para impulsar el establecimiento de nuevas instalaciones. Por lo demás, la poderosa "Engineering and Industrial Exports, Ltd." parece ser que tiene el mayor interés en facilitar el Plan con el suministro de equipo y maquinaria. Esta fue la declaración que hizo en enero último Mr. F. Giray.

Como ya dijimos anteriormente, el único medio que tienen ahora los países hispanicos de América para procurarse una flota propia es la adquisición de buques en el Extranjero. En tal sentido, sus encargos han sido considerables, según puede comprobarse en las listas del Lloyd's Register.

Para la Argentina se estaban construyendo en Gran Bretaña y Norte de Irlanda, en junio de este año, 11 buques, con un total de 88.545 toneladas; en los Dominios ingleses, 3 buques, con 9.000; en Italia, 14 buques, con 54.860; en Suecia, 1 de 5.000; en Estados Unidos, 3 con 3.369; en Uruguay, 3 con 1.200. Resumen: 35 buques con 161.974 toneladas. La mayor parte de ellos son petroleros o frigoríficos, cuyo rendimiento económico, en lo que se refiere al ahorro de fletes y a la exportación de carne, está completamente asegurado.

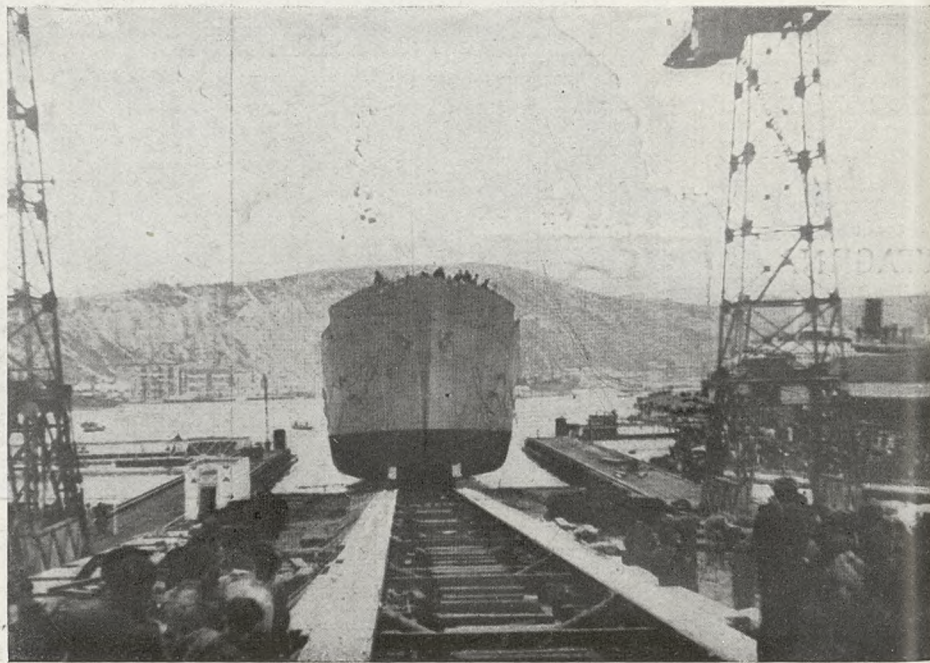
Para el Brasil se constrúan en Estados Unidos 2 buques con 10.816 toneladas; en los Dominios ingleses, 1 de 5.390. Resumen: 3 buques con 16.206 toneladas.

Para Chile, únicamente Gran Bretaña construía 2 buques con 9.600 t.

Para Méjico, también en la Gran Bretaña, se fabricaba 1 de 1.750 t.

Para Panamá, poseedora de una de las primeras flotas del mundo, por la serie de ventajas que tiene el registro de las naves bajo su bandera, se construían en Gran Bretaña 4 buques con 39.340 t.; en Estados Unidos, 4 con 44.000 t. Resumen: 8 buques con 83.340 t.

En el Protocolo Franco-Perón se ha estipulado la construcción de motonaves para la Argentina en los astilleros españoles. Es aún prematuro hablar del programa de trabajo que va a seguirse para realizar sus cláusulas, así como de los buques que se entreguen, pero puede adelantarse que fundamentalmente serán petroleros, en cuya construcción nuestro país tiene una acreditada solvencia y una técnica depuradísima. Lo esencial es que en dicho documento diplomático se inicia una vinculación estrecha de la industria naval de España con un Estado his-



Momento de ser lanzado al agua, en el puerto de Bilbao, el "Villaviciosa".

panoamericano, susceptible de ampliarse sobre la base de un criterio de cooperación económica y de mutua ayuda.

Queda mostrada documentalmente la actividad sin precedentes en la industria mundial naviera. Como se dijo, durante un tiempo de ocho años aumentó en nueve millones, frente a las habituales estadísticas, el tonelaje bruto de las construcciones navales. Este considerable aumento fue debido a la imprescindible necesidad de las flotas mercantes en el futuro equilibrio de los mercados mundiales. Pero entre todas las naciones, la que realizó un esfuerzo más intenso fue España, que hoy puede presentar un balance industrial en extremo favorable.