

La Vega de San Mamés: memoria de un pasado industrial más allá de la Compañía Euskalduna

Dña. Marta Zabala Llanos

Dña. Maite Ibáñez Gómez

D. José Luis Ibarra Álvarez

***Santimamko padura: Euskalduna
kompañiaz gain indarrean zegoen
iragan industrial zabalaren memoria***

***La Vega de San Mamés: memorandum
of an industrial past beyond the
Euskalduna company***

1. INTRODUCCIÓN

Si hoy pudiéramos a muchos bilbaínos que cargaran de contenido histórico el emplazamiento del Palacio Euskalduna, posiblemente todos sus referentes se agotarían con el antiguo astillero del que toma su nombre. Esta respuesta, hasta cierto punto, es la única que parece lógica, porque apenas diez años atrás todavía quedaban en pie buena parte de las instalaciones del astillero que Ramón de la Sota fundó en la primavera de 1900. Tal presencia difícilmente podía pasar desapercibida para nadie, al hallarse inserto el astillero en el propio tejido urbano de la ciudad, habiendo sido además uno de los principales referentes industriales en la historia de la misma.

Su trayectoria centenaria, unida a la propia magnitud de las construcciones del astillero y a su relevante papel económico y productivo, que le otorgan un carácter casi emblemático para la ciudad, son circunstancias que explican que la memoria histórica de los bilbaínos no penetre más allá de la significación de la propia empresa y de la fecha de su constitución. Sin embargo, lo cierto es que el solar en el que empezó a gestarse el núcleo del primer gran coloso naval de la Ría, no fue antes un solar sin historia. Empresas como la *Sociedad de los Diques Secos, Fundiciones y Construcciones Metálicas del Nervión*, o talleres como los de *Viuda de Cortina y Vidaurrazaga*, entre otros, buscaron antes este mismo emplazamiento sobre la Vega de San Mamés. El astillero de Ramón de la Sota, que nace como un ambicioso proyecto, poco a poco y en épocas sucesivas irá fagocitando todas aquellas instalaciones que pudieran entorpecer su proceso expansivo sobre la vega, anulando así no sólo sus referentes materiales, sino también, y sobre todo, la propia memoria de su existencia.

Biografiar someramente estas empresas y su difícil permanencia a la sombra del coloso naval, es el objeto de estas líneas; una forma de rescatarlas del olvido y de rendirlas un tardío homenaje por la contribución que sin duda han realizado, mayor o menor según los casos, a la propia historia industrial de Bilbao.

2. EL PROYECTO DEL ASTILLERO EUSKALDUNA EN LAS MARISMAS DE SESTAO

No es extraño que Ramón de la Sota y Llano y Eduardo Aznar de la Sota, propietarios de dos de las principales navieras vizcaínas, se plantearan ya a fines del XIX la construcción de unos astilleros propios con los que poder rentabilizar, cuando menos, la reparación de su numerosa flota, *“basta decir que la cantidad que los mismos invierten cada año en reparaciones de los buques de sus poderosas flotas comerciales no bajará de dos millones y medio de pesetas, incluyendo, como es natural, en esa cifra, los gastos de estancia de sus tri-*

*pulaciones en puertos del extranjero, que es a donde va a parar esa cantidad*¹. En tales circunstancias se entiende que en 1899 comprasen terrenos en la Dársena de Sestao y encargaran los primeros estudios para llevar a cabo la dotación de las instalaciones.

El lugar inicialmente elegido para acometer el proyecto de astillero, en Sestao, no podía ser más idóneo, al ubicarse a las puertas del Abra. Este emplazamiento no sólo favorecía las intrínsecas actividades de un astillero, como son la reparación y armamento de naves, sino que también propiciaba una cómoda recepción de suministros vía marítima. Tampoco debe olvidarse, de cara a la aportación de la materia metálica para la construcción, el potente núcleo siderúrgico que se ubicaba en su entorno, integrado por la *Vizcaya*, la *Iberia* y *Altos Hornos de Bilbao*.

El solar en cuestión era una parcela de terreno conocido con el nombre de Marismas de Sestao, en el término de Portugalete, que en 1866 había sido adjudicado en pública licitación a D. Máximo Castet y del Cerro, de la firma *Castet Hermanos*. Tras sufrir diversas segregaciones, la finca resultante fue vendida a la *Compañía Euskalduna* en 1899, por algo más de 600.000 pesetas, formalizándose la operación mediante escritura pública otorgada en Bilbao el día 7 de diciembre de 1900.

El proyecto vino de la mano del metalurgista inglés Mister James Riley. Éste planificó, por un lado, una completa línea de fabricación de hierro y acero, con 4 hornos altos, trenes de laminación, etc., pensada para una producción de 200 toneladas diarias por cada horno y, por otro, un gran astillero dotado con 4 gradas, además de todas las instalaciones complementarias para una moderna construcción naval, como eran las de calderería, forja, fundición y ajuste, principalmente. La idea original no contempló el apartado siderúrgico, pero no tardaron en adecuar el proyecto al percibir las extraordinarias ventajas que reportaría esta gama de producción para su futuro negocio, al garantizar, entre otros, el control del suministro de la materia prima necesaria para el armamento de buques metálicos, su principal apuesta de fabricación.

A la espera de materializar este proyecto en Sestao, mientras se sorteaban las dificultades logísticas y económicas iniciales, y queriendo dar principio a una actividad muy deseada, se acuerda con la compañía de los *Diques Secos de Bilbao*, en Olaveaga, la adquisición de sus instalaciones.

¹ El Nervión, 14 de Febrero de 1900

3. LOS DIQUES SECOS DE SAN MAMÉS: UNA INSTALACIÓN PRIMERA PARA EL PROYECTO DEL ASTILLERO

El origen de la *Compañía Diques Secos* se remonta al 14 de noviembre de 1867. En esta fecha, D. Juan Antonio Urigüen y la Concha, como socio y en representación de la sociedad mercantil de su propio nombre, D. Santiago Arana y Ansotegui, constructor de buques, D. Luis Abaitua y Adaro, D. Eduardo Coste y Vildósola, y D. Gregorio Pradera y Maguregui, todos ellos comerciantes, que habían formado sociedad para construir un dique mayor y otro menor para buques en la Vega de San Mamés, acuerdan una permuta de terrenos con el señor Juan Bautista Acilona. La firma *Urigüen* era propietaria desde 1863 de los pertenecidos de la casería de San Mamés Peco, dentro de los cuales poseía Acilona una parcela. Al poseer éste un terreno más favorable para los intereses de la nueva Sociedad, le proponen la permuta de su parcela por otra segregada de los pertenecidos de la casería.

Señala Guiard el 20 de julio de 1868 como la fecha de inauguración de las instalaciones de esta sociedad, que contaba para entonces con “*dársena (de) doscientos treinta pies de largo y cien de ancho, y el dique doscientos ochenta y cinco pies y sesenta respectivamente*”². La Compañía Diques Secos no se encargaba de efectuar reparaciones en los buques que entraban en su dique, limitándose únicamente a cobrar los derechos correspondientes a entrada y estada en el mismo, con sujeción a las tarifas y bajo las condiciones que señalaba su reglamento. Todas las obras, tanto de limpieza como de reparación, eran por cuenta de los armadores que las contrataban. Determinadas compañías, como Bilbaína de Navegación, la empresa Vasco-Andaluza y la flota de los señores Aznar y Sota, fundándose en la frecuencia con que sus vapores hacían uso del complejo, gozaban de un descuento del diez por ciento en el importe total de su cuenta.

El planteamiento de este negocio actuó como foco de atracción para el asentamiento en sus inmediaciones de una serie de empresas relacionadas con el ramo de la construcción naval, empresas que podían desarrollar fácilmente su actividad al disponer de la infraestructura de diques que proporcionaba la nueva sociedad, sin verse obligados a invertir en instalaciones propias de este tipo.

En febrero de 1897 se proyectan reformas en las instalaciones, consistentes en dar un pie inglés más de calado a los diques y diez pies ingleses más de anchura a sus puertas. La contrata fue adjudicada a José María de Arambarría, siendo el maestro de obras Pedro Peláez. Poco después, se acuerda hacer

² GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917). Biblioteca Vascongada Villar. Bilbao 1968

*“todas las obras proyectadas, menos el dar más fondo al piso de los diques, para cuyas obras no se empleará cemento de portland, se empleará tan sólo cemento de Zumaya de primera calidad”.*³

En septiembre de este mismo año las mejoras se daban por concluidas, convocando a los navieros y armadores de buques, mediante circulares y anuncios en prensa, a hacer uso de las nuevas instalaciones, que permitían acoger buques de mayor envergadura. El día 24 de este mes entraron para verificar sus reparaciones un gánguil de la Junta de Obras del Puerto de Santander, un vapor de pesca de San Sebastián y el bergantín-goleta San Ignacio.

Para entonces, el conjunto principal de instalaciones de la compañía estaba integrado por:

- Dos diques, alineados en un mismo eje longitudinal, con puerta intermedia de comunicación. El dique nº 1, localizado hacia Bilbao, de 93 metros de longitud y 14 de anchura, y el dique nº 2, con una longitud de 90,40 metros, y anchura mínima de 22 metros. La altura de ambos diques era de 6 metros.
- Un edificio destinado a la bomba y carbonera
- Una tejabana destinada a almacén de maderas

Este grupo de instalaciones, complementado con otra serie de construcciones menores y propiedades⁴, fueron vendidas el siete de abril de 1900 a la *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques*, constituida unos días antes. La operación de venta se formalizó gracias al acuerdo adoptado por unanimidad por los miembros del Consejo de Administración de *Diques Secos*, reunidos el 22 de marzo de ese mismo año, por un importe total de dos millones ciento cincuenta mil pesetas, abonando un millón seiscientos cincuenta mil en metálico y, el resto, en dos mil acciones de *Euskalduna*. Entre las condiciones del acuerdo, se estipuló la venta al contraamaestre

³ Archivo Astilleros Españoles. Fondo Euskalduna. Libro Copiador de Cartas de Diques Secos

⁴ La información manejada para documentar esta empresa no ha conseguido dilucidar la problemática que tiene lo referente a las etapas que marcan la construcción de los diques de que dispuso la sociedad. En la escritura de venta de estas instalaciones a favor de la Compañía Euskalduna (1900) figuran tres diques, dos de los cuales, señalados con los números 1 y 2, son vendidos a esta compañía, y un tercer dique, calificado como “viejo”, que se reserva para Domingo de Mendiguren. Guiard menciona la existencia de un solo dique y una dársena, como instalaciones iniciales de la sociedad (1868), mientras que la escritura de permuta con Juan Bautista de Acilona para obtener los terrenos donde se desarrollará la actividad de Diques Secos (1867), refiere el proyecto de construcción de dos diques: uno mayor y otro menor. ¿Es el “dique viejo” el que señala Guiard, quedando pospuesta la construcción de los otros dos a un momento posterior? ¿Cuándo se amplía el proyecto inicial a tres diques?. Lo que sí parece claro es la existencia de todo este equipamiento para 1897, cuando se acometen las obras de ampliación de los diques.

Domingo de Mendiguren, en virtud de los servicios que había prestado durante años como encargado de los diques, “*el terreno del dique Viejo, en la suma ya hablada de pesetas cincuenta y siete mil doscientas doce, siempre que antes de firmarse la escritura de venta, no se arregle dicho señor a su entera satisfacción con la sociedad Euskalduna*”⁵.

Con la compra de *Diques Secos*, las compañías navieras *Sota y Aznar* y *Aznar y Cía* disponen ya de un enclave propio donde iniciar su proyecto de astillero, aunque sólo fuera en la faceta de reparación de buques, con los consiguientes beneficios que de tal actividad se derivarían para sus economías, “*sin olvidar que al mismo tiempo ofrecían a sus accionistas un medio de emplear parte de sus capitales en una empresa que conceptuaban lucrativa*”. Como nota curiosa, baste comparar el importe de los diques recién adquiridos con el coste anual de reparación de su flota que se ha citado más arriba. Por otra parte, estas instalaciones se podían rentabilizar al ofrecer también los servicios del astillero a los demás navieros bilbaínos, como medio de asegurar una continuada actividad a la empresa y evitar al tiempo posibles iniciativas en el mismo sentido.

4. TRABAS Y DIFICULTADES EN SESTAO: LA NECESARIA READECUACION DEL PROYECTO DE ASTILLERO PARA LOS TERRENOS DE OLAVEAGA

La compra de *Diques Secos* no desanimó a proseguir con el proyecto original de astilleros en la Dársena de Sestao. De hecho, en julio de 1901, *Euskalduna* solicitaba autorización oficial para instalar astilleros y fundición en estas marismas, en una extensión cercana a los 150.000 metros cuadrados.

Sin embargo, las dificultades con las que se toparon para materializar esta empresa fueron muchas y de diversa índole, lo que les condujo finalmente a desestimar el proyecto. Pudo desanimarles, en primer lugar, la adversa coyuntura que atravesaba la industria naval en aquellos primeros años del siglo XX, situación que vendrá a paliar en parte la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909. Tampoco debieron resultar cómodos los problemas de vecindad surgidos con las empresas *Vizcaya* e *Iberia*, a las que desde *Euskalduna* se acusa reiteradamente de intrusiones en su propiedad y de incontrolados vertidos de escoria y de aguas industriales en el perímetro de la misma. Aunque tal vez

⁵ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Certificación del acuerdo adoptado en la Junta General Extraordinaria de la Sociedad Diques Secos de Bilbao, unido a la Escritura de Venta otorgada por D. Eduardo Coste y Vildósola, como Presidente de la Sociedad Diques Secos de Bilbao a favor de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, el 7 de abril de 1900.

las trabas más importantes, y quizá las de más peso en la decisión final, vinieron desde la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, curiosamente presidida por Eduardo Coste y Vildósola, destacado miembro del primer Consejo de Administración de *Euskalduna*.

La Junta imponía a la Compañía la obligatoriedad de alterar la posición de las gradas proyectadas y de respetar las servidumbres de paso a su terreno, en virtud de las cuales se pudieran colocar dos o más vías férreas en comunicación con el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Se les obligaba además, entre otros condicionantes, a dejar libre una franja de diez metros de anchura a lo largo del muelle de la Benedicta. Un conjunto de requisitos que Ramón de la Sota consideró harían imposible la realización de su empresa, “*con el consiguiente perjuicio para los intereses de Bilbao en particular y del país en general*”⁶, como se permitió manifestar en carta dirigida al Presidente de la Junta el 26 de octubre de 1901.

En tales circunstancias, no extraña que este proyecto quedara en suspenso en varias ocasiones, si bien no fue definitivamente abandonado hasta el año 1913, fecha en la que *Euskalduna* enajenó estas propiedades en Sestao a favor de la sociedad *Altos Hornos de Vizcaya*.

Para entonces, la dirección de la Compañía ya venía centrando sus esfuerzos en mejorar las instalaciones que compró en 1900 en Olaveaga, adecuándolas a los mayores buques que entonces frecuentaban la ría. Se inició así un lento pero largo proceso de apropiación de un espacio en la Vega de San Mamés, que les era ahora si cabe más necesario, sacrificando en tal empeño las iniciativas empresariales que ya venían desarrollándose en ese entorno desde los años finales del siglo XIX, compartiendo espacio con los *Diques Secos* de San Mamés.

Este enclave aglutinaba diversas unidades de producción de pequeña y mediana envergadura, centradas en torno a la industria naval, bien como modestos talleres de reparación y construcción de barcos, bien como actividades subsidiarias de esta rama industrial. Cada una de estas empresas sufrirá un proceso de absorción pautado en cada caso por las necesidades del Astillero de dotarse de manera inmediata de instalaciones montadas y en funcionamiento, o de expansionarse para construir, modernizar y ampliar sus instalaciones administrativas y fabriles.

⁶ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Libro Copiador de Cartas ...Ramón de la Sota a la JOP

5. LAS PRIMERAS ABSORCIONES: TALLERES DE LA TROCA Y VIUDA DE CORTINA Y VIDAURRAZAGA

La compra de las instalaciones de *Diques Secos*, si bien significó un primer paso en el proyecto de astillero de *Euskalduna*, el hecho de que aquella sociedad no se dedicara a la reparación naval, sino únicamente al alquiler de sus diques, supuso un grave inconveniente para la inmediata puesta en marcha de la nueva iniciativa empresarial. En tal situación, no es extraño que *Euskalduna* pusiera sus ojos en las empresas de su entorno, surgidas al amparo de los *Diques Secos* y dedicadas y equipadas en consecuencia para la actividad naval. Su absorción le permitirá en primera instancia dotarse de la infraestructura necesaria para emprender el negocio, al tiempo que favorecía la eliminación de una molesta competencia, al menos en el mismo enclave. En este contexto, deben entenderse las tempranas gestiones que se emprenden ya en 1900 para la compra de los talleres de los *Señores Viuda de Cortina y Vidaurrazaga* y de los *Talleres de la Troca*.

El primero de ellos venía ejerciendo ya al menos desde 1883 la actividad naval, constando para tales fechas su dedicación a reparaciones del casco y maquinaria de buques de hierro⁷, como clara adaptación a la renovación tecnológica a la que se asiste en estos momentos, donde el hierro tiende a desplazar a la madera como materia prima en el armamento del casco de las naves.

En el año 1892 la *Compañía de los Diques Secos de Bilbao* arrienda por veinte años un trozo de terreno, junto a su carbonera y casa de bombas, a D^a Leocadia Escalza y Galíndez, sobre los que tiene construidos “*a continuación el uno del otro cuatro edificios; destinado el primero a taller de maquinaria y fraguas, con una extensión superficial de trescientos noventa metros cuadrados...el segundo destinado a carpintería y modelos que mide ciento diecinueve metros cuadrados...el tercero destinado a fundición, que mide trescientos*

⁷ La primera noticia que hemos conseguido documentar sobre unos talleres navales en San Mamés, en cuya razón social figura el nombre de Cortina, procede de febrero de 1883, cuando los Señores Cortina y Beraza solicitan del ayuntamiento de Bilbao un certificado, a efectos de aduana, que acredite su dedicación a “*toda clase de obras de reparación, así en el casco como en las máquinas de los buques de hierro*” (Archivo Foral de Bizkaia. Sección Municipal). Con posterioridad, en 1897 y 1900, la documentación constata la existencia de un astillero, bajo la razón social de Señores Viuda de Cortina y Vidaurrazaga, en el mismo enclave, debiendo suponer que se trata del mismo establecimiento, cuya denominación cambia por fallecimiento del señor Cortina.

Por la escritura de venta de la sociedad de Diques Secos (1900) se sabe que esta compañía firmó en 1892 un contrato de arrendamiento de varias parcelas con Leocadia Escalza y Galíndez, viuda, industrial y vecina de Bilbao, en las que se relacionan una serie de instalaciones industriales que sólo cabe relacionar con la firma Viuda de Cortina y Vidaurrazaga, de entre aquellas que encontraron en la Vega de San Mamés instalación para el desarrollo de su actividad al amparo de los Diques Secos.

*treinta y nueve metros cuadrados...y el cuarto destinado a calderería, que mide seiscientos ochenta y cuatro metros cuadrados. Estos cuatro edificios se comunican todos entre sí...y se componen de piso bajo, con paredes de mampostería y tablas y cubiertas de tejado*⁸.

Para junio de 1900 ya se constatan los primeros contactos de la dirección de *Euskalduna* con la propiedad de estos talleres para su adquisición, designándose diversos peritos para la tasación de los edificios, maquinaria de los talleres, maquinaria de construcción, herramientas y mercaderías en general. Apenas un mes después parece alcanzarse un acuerdo sobre el precio final del conjunto, rogando a los propietarios hiciesen entrega de los talleres “*a la mayor brevedad posible*”. Entre las condiciones del contrato se estipula la conclusión de los trabajos que tenían pendientes, entre ellos, los del vapor Begoña.

Los talleres adquiridos cumplieron funciones en el astillero de *Euskalduna* hasta 1902. En esta fecha las instalaciones fueron trasladadas a una nueva ubicación, al acometerse en su solar las obras para la construcción del nuevo dique que proyectaba la compañía.

Similar suerte corrieron los *Talleres de la Troca*, si bien su actividad independiente se prolongó algo más en el tiempo, pues su compra no se haría efectiva hasta la primavera de 1901, por un importe aproximado de cien mil pesetas⁹. Documentados ya al menos desde 1895, por quejas de los vecinos ante el humo y hollín que se desprende de su chimenea parcialmente derribada¹⁰, su actividad no parece centrarse directamente en la construcción naval propiamente dicha, sino en labores de fundición y forja metálica, con lo que también sus instalaciones se hacían apetecibles para el nuevo astillero, como dotación inicial. En este sentido se entiende la carta que Ramón de la Sota diri-

⁸ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Escritura de Venta otorgada por Eduardo Coste y Vildósola, como Presidente de la Sociedad Diques Secos de Bilbao, a favor de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, ante Isidro de Erquiaga y Barbarias, el 7 de abril de 1900.

⁹ En la carta que Hermenegildo Lozano, director técnico de la Compañía Euskalduna y encargado de la tasación de los talleres por cuenta de ésta, dirige a Ramón de la Sota el 19 de enero de 1901, le informa que según las averiguaciones hechas en el taller, los señores Carranza y Portillo habían fijado un valor de cien mil pesetas, cifra algo superior a su propia tasación, a pesar de lo cual le recomienda como conveniente la adquisición del taller. (Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Libro Copiador de Cartas de la Compañía Euskalduna, del 9 de agosto de 1900 al 25 de noviembre de 1901)

¹⁰ En este documento de 1895 se menciona como propietario de los talleres de la Troca al señor Juan Robertson, quien se encarga de la reparación de la chimenea que motiva la queja del vecindario. Sin embargo, la propiedad de los mismos debió cambiar, puesto que en las diversas gestiones que origina la venta (trámites y tasación) figuran los nombres de Santiago Portillo y de los hermanos Fernando y Pablo de Carranza y Arroyo.

ge a Santiago Portillo, uno de sus propietarios, el 28 de febrero de 1901, urgiéndole a una pronta contestación sobre la adquisición de los talleres: *“pues no se le ocultara a vd que los talleres de “la Troca” solo pueden sernos de alguna ayuda mientras se derriban los actuales talleres y se levantan los nuevos, pues una vez terminados estos, poca o ninguna utilidad pueden proporcionarnos, como no sea la de evitar una competencia con persona tan afecta como usted a esta Compañía”*¹¹.

De la tasación de esta propiedad llevada a cabo en febrero de 1901 por Francisco de Berriozabal, conocemos las características generales de esta instalación: *“el dicho edificio taller tiene su planta de forma irregular ... y la superficie comprendida dentro de los anteriores límites es de trescientos veintiséis metros cuadrados y cincuenta y cinco decímetros...Consta este edificio de planta baja corrida en la que están instalados los tornos, calderetas, máquinas, etc, que constituyen el taller llamado de la Troca...; de piso principal, en el que existen un almacén y dos habitaciones...cada una de dichas habitaciones contienen una sala, cuatro dormitorios, cocina, comedor y excusado. Sobre dichos y almacén se encuentra el desván distribuidos en tres guardillas...que...contienen cada una de ellas, sala, cuatro dormitorios, cocina, pasillo y cuarto, excusado. Este edificio construido por el exterior con mampostería y ladrillo y tabiques sencillos por el interior tiene su armazón grueso, entablaciones, puertas, ventanas, etc, de pino y su cubierta a dos aguas forrada con teja del país.”*¹²

A pesar de las palabras de Ramón de la Sota, las instalaciones de la *Troca* tendrán continuidad con diversas aplicaciones. Apenas efectuada su compra, se asiste en abril de 1901 a los contratos de arriendo a particulares de las habitaciones del piso superior. Paralelamente, el espacio de taller se destinará a la construcción y reparación de *“maquinillas”*, habilitándose en 1905 para sala de trazados. En 1913 se solicita autorización al ayuntamiento para instalar en la planta baja las máquinas necesarias para la fabricación de tornillos y tuercas.

Junto con la compra de estos dos talleres que podían serles muy necesarios, también se asiste en estos primeros momentos a una progresiva desocupación de otras edificaciones que habían encontrado acomodo en el viejo solar de *Diques Secos*. En este sentido, cabe interpretar las cartas que se dirigen a José Gaztañaga y Odriozola o a Doña Feliciano Escalza y Galíndez, apremiándoles al derribo de las casas de que eran arrendatarios y a su desalojo, al

¹¹ Archivo Astilleros Españoles. Fondo Euskalduna. Libro Copiador de cartas.... Santiago Portillo, además de copropietario de los Talleres de La Troca, era miembro del Consejo de Administración de la compañía Euskalduna.

¹² Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna.

no constar en sus contratos término concreto de duración. Una situación distinta parece concurrir con la casa donde desarrollaba sus actividades la firma *Sres. Viuda e Hijos de J. Garayo*, quienes aceptan el 28 de enero de 1901 las ochenta y cinco mil pesetas que la *Compañía Euskalduna* les ofertaba por el traspaso de su casa, sita en terrenos de los *Diques Secos*, incluyendo la indemnización de perjuicios y molestias por el traslado de su negocio a otro emplazamiento¹³.

Desconocemos la suerte que corrió en todo este proceso el Astillero de Domingo de Mendiguren, cuya actividad constructiva en San Mamés se constata desde 1877 y quien además solía tomar a su cargo algunas obras de reparación de buques que llegaban a las instalaciones de la *Sociedad Diques Secos*. Este constructor además se vio favorecido en 1900 con la cesión, por parte de esta compañía, del denominado “dique viejo”¹⁴. A pesar de la clara competencia que estas instalaciones podían suponer para *Euskalduna*, no hay constancia de que ésta tratara de adquirirlos, al menos de manera inmediata. Quizá la explicación deba encontrarse en las relaciones personales que parecen existir entre estos armadores y la dirección de la nueva sociedad: Domingo de Mendiguren había sido contraamaestre de la *Sociedad Diques Secos de Bilbao* y su hijo Ruperto de Mendiguren entró a trabajar desde los primeros momentos en *Euskalduna*, llegando a ser director técnico de este astillero a partir 1907. Sin embargo, todo parece apuntar a que las instalaciones de Mendiguren debieron correr similar suerte a la de las empresas navales ya absorbidas, al figurar este negocio en 1920, ahora bajo la denominación de *Hijos de Mendiguren*, localizado en Deusto.

6. ENTRE LA ABSORCIÓN Y LA DIFÍCIL CONVIVENCIA: VIUDA E HIJOS DE PERES Y AVERLY Y COMPAÑÍA

Este proceso de absorción tan rápido en lo que se refiere a *Talleres de La Troca* o *Cortina* y *Vidaurrazaga* no se vio reproducido de manera similar con

¹³ En la escritura de venta de la Sociedad Diques Secos de Bilbao (1900) a favor de la Compañía Euskalduna, se recoge la existencia de un contrato de arrendamiento por veinte años suscrito con Doña Teresa Unzueta y Uribe, viuda y vecina de Bilbao. Sobre dicha finca se construyó una casa nueva, de ciento setenta y seis metros cuadrados de planta: “*compuesta de cimientos de mampostería y elevaciones de material y ladrillo con piso bajo destinado a tiendas o lonjas, dos pisos altos para habitaciones y otro para cámara o desván.*” Por los distintos contratos de arrendamiento que se citan en este documento y de los diversos negocios o actividades empresariales que consta que tomaron asiento en propiedades de los Diques Secos, cabe identificar éste de Doña Teresa con la razón social de los Señores Viuda e Hijos de J. Garayo.

¹⁴ El astillero Mendiguren armaba naves de madera y vela. Entre los años 1877 y 1899 construyó diez embarcaciones para distintos armadores, entre ellas cachemarines, pataches, pailebotas y bergantines. (GUIARD Y LARRAURI 1968, op. cit.)

otras instalaciones del entorno inmediato, cuya actividad no sólo podía entrar en abierta competencia con algunas de las ofertas del astillero, sino que su propia presencia física podía retrasar, e incluso impedir, las posibilidades de ampliación de *Euskalduna*, toda vez que el proyecto original en la Dársena de Sestao se hacía impracticable y que los terrenos de Olaveaga eran los únicos con los que se contaba para poder desarrollarlo.

En esta situación se encontraban dos empresas de distinto signo: *Viuda e Hijos de Peres* y *Averly y Compañía*.

El negocio de *Viuda e Hijos de Peres*, en San Mamés, se sabe constituido para 1892, a través del contrato de arrendamiento de tres porciones de terreno que suscribe en esta fecha Feliciano Escalza y Galíndez, viuda de Peres, con la *Sociedad de los Diques Secos de Bilbao*. Sobre éstos construye dos casas y “una fábrica de cordelería con todos sus accesorios, consistentes en un edificio almacén, otro para la maquinaria de vapor y el resto tejabana de cordelería todo a continuación de uno y otros y compuestos los primeros de ladrillo y cubierta de tejado, y la tejabana con postes y cimientos de mampostería y cerrado de tabla y teja”¹⁵. En 1898 se escritura un nuevo arrendamiento que permite a esta instalación disponer de mayor extensión de terreno para el depósito de materiales.

La cordelería de Peres, dedicada a la fabricación de jarcias para el velamen, debió optar por seguir un camino distinto al que venimos describiendo para los otros negocios de San Mamés, a pesar de encontrarse en la misma situación que algunos de ellos. Cabe suponer que al estar ubicada sobre terrenos propiedad de *Euskalduna*, con instalaciones especialmente inmediatas a sus diques, recibiría también oferta de traspaso por parte de ésta, intentando así poner fin al contrato de arrendamiento que disfrutaban, cuyo término se había fijado para 1912. Desconocemos las razones que explican tal postura, lo cierto es que persistieron en su actividad hasta 1909, y que posiblemente este hecho pudo dar origen a unas malas relaciones de vecindad entre ambas firmas.

En este contexto se explica la tirantez con que se tramitan las acusaciones de la sociedad *Viuda e Hijos de Peres*, por los graves desperfectos sufridos en la estructura de su cordelería durante las obras que *Euskalduna* acomete en sus instalaciones para renovación y ampliación de sus diques, obras de negativa repercusión en las propias construcciones del astillero. La Compañía siem-

¹⁵ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Escritura de Venta otorgada por Eduardo Coste y Vildósola, como Presidente de la Sociedad Diques Secos de Bilbao, a favor de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, ante Isidro de Erquiaga y Barbarias, el 7 de abril de 1900.

pre escudó su responsabilidad al atribuir los desperfectos al mal estado general de la cordelería: “*la causa fundamental de lo acaecido es, según parece, el mal estado en que se hallaba todo el maderamen de la tejavana que se encuentra carcomida por la polilla y descompuesta por las inclemencias atmosféricas y ha sido suficiente el viento buracanado que ha reinado últimamente para dejarlo en tal estado que una circunstancia, en sí insignificante, como la trepidación producida por un tren o una racha de viento, ocasionara el derribo de lo que se sostuvo difícilmente*”. También en sentido negativo debe ser interpretada la decisión de *Euskalduna* de no permitirles el tránsito por sus terrenos de género, carbón y demás efectos.

Todas estas circunstancias pudieran explicar que, finalmente, en mayo de 1909, tres años antes de que caducara el arrendamiento, el astillero recibiera una oferta por parte de la cordelería para poner fin al contrato. La proximidad del plazo de vencimiento fue la excusa utilizada por la Compañía para obtener un precio favorable a sus intereses. La operación se llevó a cabo con gran rapidez, porque en julio de este mismo año ya se constata la demolición de las instalaciones de la cordelería y las gestiones oportunas para construir en este solar un nuevo taller de forja para el astillero.

La empresa *Averly y Cía* representa un caso bien diferente a los anteriores. En primer lugar, esta sociedad era propietaria de los terrenos en que se hallaba instalada su fábrica y, por tanto, no sujeta a relación contractual alguna que favoreciese la absorción por parte del astillero. En segundo lugar, su propia envergadura física destacaba ampliamente frente a la de las otras compañías que compartían espacio en la Vega de San Mamés. Además, la proyección económica de este negocio era notablemente superior, con una actividad independiente del ramo de la construcción naval. Esta circunstancia la situaba inicialmente al margen del conflicto de intereses que la venta de *Diques Secos* supuso para las otras empresas, al no verse privada como aquéllas de unas instalaciones que eran vitales para su actividad.

Todos estos aspectos capacitaban a *Averly y Cía* para tener una mayor proyección en el tiempo, al margen de las iniciativas empresariales que se pudieran gestar en su entorno inmediato, de las que incluso podía beneficiarse como posibles clientes. Sin embargo, la instalación de *Euskalduna*, que nace como un proyecto ambicioso, va a condicionar también negativamente la marcha de esta empresa. Su presencia en la Vega de San Mamés debió verse como parte de un equipamiento inicial de interés para el astillero, toda vez que era una instalación en pleno funcionamiento, dedicada al ramo de la fundición y de la transformación metálica. De hecho, el propio Ramón de la Sota se interesó desde los primeros momentos por la adquisición de esta propiedad, no prosperando entonces su iniciativa.

Con el tiempo, este desacuerdo repercutirá de manera negativa en el desarrollo del proyecto de *Euskalduna*, fracasada la tentativa de Sestao y abocados a su permanencia y proyección en Olaveaga. *Averly* se convirtió en un obstáculo físico para la consecución de un astillero integrado, a medida que su crecimiento demandaba más y más espacio. Al situarse su propiedad en mitad de la Vega de San Mamés, actuaba como un tope a la expansión paulatina del astillero, que se vio obligado a franquear la fábrica para poder ocupar nuevos terrenos hacia el este, convirtiendo a *Averly* en una isla y abortando sus propias posibilidades de ampliación.

De esta empresa, a pesar de ser junto a *Euskalduna* la de más dilatada trayectoria productiva en este enclave, con ochenta años de permanencia física en el solar, su biografía apenas ha trascendido a nivel historiográfico. Sus orígenes se remontan al 16 de julio de 1885, cuando se constituye la sociedad regular colectiva *Fundiciones y Construcción Mecánica del Nervión de Averly y Cía*, a iniciativa de Antonio Averly y Françon, José García y Díaz, empresarios zaragozanos, Ramón Gracia, vecino de Salamanca, y Juan Bautista Lasserre, Armando Legorgen y Victor Leray, aquél constructor de máquinas y éstos del comercio de Bilbao. Su dedicación era la fundición de tubos de hierro, aparatos de conducción de agua y gas, piezas de maquinaria, fundición de bronce y calderería. Esta producción, según la cláusula segunda de la escritura de constitución, no podía encontrar mercado en la provincia de Zaragoza, sin un permiso especial de D. Antonio Averly, quien disponía de talleres de similar dedicación en esta plaza.

Para la ubicación de sus instalaciones toman en arriendo ese mismo año los terrenos correspondientes a la casería de San Mamés Peco que eran propiedad de Juan Bautista Acilona, los cuales habían correspondido a éste en la permuta que realizó en 1867 de los suyos propios con la *Sociedad de los Diques Secos de Bilbao*. Estos terrenos serán adquiridos en propiedad por la firma *Averly* en febrero de 1887. En este mismo año se asiste a un cambio en la formulación de la sociedad, al adquirir ésta el carácter de comanditaria, coincidiendo además con una renovación parcial de los socios de la misma.

1905 es una fecha a señalar como importante en la trayectoria de esta sociedad, al producirse un cambio en su razón social, consecuencia de la retirada de Antonio Averly del negocio y la cesión de su participación a sus tres hijas, pasando a denominarse a partir de ahora *Gracia y Compañía Sociedad en Comandita*, carácter que perderá en 1935 al transformarse en sociedad anónima. La fábrica que poseían y explotaban en San Mamés mantuvo el mismo título que se le concedió en origen e igual dedicación, asistiendo ahora a la anulación de la cláusula restrictiva respecto al mercado zaragozano, lo que le permitirá “*vender sus productos donde le convenga sin que ninguno de los socios pueda oponerse a nada de esto, y en su consecuencia podrá establecer*

*cuantas factorías y establecimientos considere necesarios para facilitar sus negocios y el mayor desarrollo del comercio a que se dedica*¹⁶

El negocio siguió su desarrollo en manos de esta sociedad hasta el año 1943, fecha en la que la *Compañía Euskalduna* se hará con la totalidad de las acciones de su capital social, si bien *Gracia y Cía* continuó ejerciendo su actividad como una entidad jurídica independiente de la del astillero. Esta situación se prolongó hasta octubre de 1966, cuando se produce finalmente su disolución y liquidación, adjudicándose todo el patrimonio social de ésta a su única accionista, la *Compañía Euskalduna*, que atraviesa ahora una coyuntura económica y productiva especialmente favorable.

Las instalaciones de la vieja fundición consistían básicamente en un apretado conjunto de edificaciones agregadas, donde destacaban un edificio principal de tres naves destinado en su mayor parte a fundición de hierro, dedicando parte de una de las naves laterales a calderería y forja y, parte de la opuesta, a carpintería y almacén de modelos. Disponía así mismo de otros pabellones destinados a estufas y secaderos de arenas, y una nave para taller de construcción de máquinas y máquina motriz de vapor; fuera de ésta se ubicaba un cobertizo que albergaba la caldera de vapor. Contaba además con otros dos pabellones, uno de ellos dedicado a oficinas y el otro a almacén de varios efectos¹⁷.

7. LA VEGA DE SAN MAMÉS, REDUCIDO ENCLAVE PARA UN AMBICIOSO PROYECTO

Como hemos venido relatando, la no consecución del programa de astillero en terrenos de la Marisma de Sestao, espacio para el que se había diseñado este ambicioso proyecto y en el que se habían depositado todas las esperanzas, fue un duro revés para sus promotores, al verse obligados a ejecutar su idea en un solar de características distintas a las que ofrecía la dársena.

Contando ahora sólo con los terrenos de Olaveaga, la idea original debió sufrir posiblemente los inevitables cambios para adecuarse a una realidad bien diferente. La Vega de San Mamés disponía desde las décadas finales del siglo

¹⁶ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Escritura de declaración referente a propiedades de la sociedad en comandita "Gracia y Compañía", ante el notario Celestino María del Arenal, en Bilbao a 14 de julio de 1917.

¹⁷ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo Euskalduna. Escritura de declaración referente a propiedades de la sociedad en comandita "Gracia y Compañía", ante el notario Celestino María del Arenal, en Bilbao a 14 de julio de 1917. La descripción de las instalaciones en el año 1917 coincide con la descripción que se hace del conjunto de Gracia y Cía en la escritura de disolución y liquidación de esta sociedad en octubre de 1966.

XIX de un activo conjunto de iniciativas empresariales centradas en la construcción naval, nacidas y desarrolladas al amparo de las instalaciones de la sociedad *Diques Secos*, que aportaba a esa actividad la necesaria infraestructura de sus diques. Se ofrecía así a *Euskalduna* un núcleo activo, próspero y capacitado, cuya adquisición le permitiría, sin gran desembolso inicial y de manera inmediata, disponer de los elementos necesarios para una pronta puesta en marcha del proyecto de astillero.

Sin embargo, visto desde la perspectiva actual, y conociendo el proyecto original de Sestao, el enclave de San Mamés, no exento como vemos de atractivos iniciales, presentaba un inconveniente claro que se hará patente a la larga, derivado tanto de la insuficiencia del espacio para desarrollar el negocio en toda su potencialidad, como del conjunto de encontrados intereses, públicos y privados, que han concurrido en él.

La Vega de San Mamés se presenta como una estrecha lengua de tierra ribereña, a cuya espalda se desarrolla un terreno en escarpe que asciende hacia la Casa de Misericordia y que, en principio, no parece el más propicio para una instalación industrial. De hecho, tanto la *Compañía Euskalduna* como la sociedad *Averly* eran propietarios de parte de estos terrenos en ladera, sin llegar a efectuar un aprovechamiento industrial de los mismos. El astillero utilizó únicamente la zona más baja del escarpe, inmediata a la vega, para levantar su edificio de oficinas y sus dependencias sanitarias.

Por otra parte, por su ubicación cercana al casco urbano de Bilbao, se vio afectada de manera parcial por su inclusión dentro de los proyectos y necesidades urbanísticas de la villa, tanto para la ejecución de la antigua Plaza de Bélgica, hoy del Sagrado Corazón, como por la acotación del terreno para el Parque del Ensanche. Quedaba también sujeto a los intereses de la Junta de Obras del Puerto, por hallarse en zona marítima, así como a los de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*, que disponía su trazado en paralelo al curso de la Ría. De hecho, esta línea de ferrocarril, si bien dispuesta hacia la ladera, dividía en dos las propiedades del astillero.

No es necesario redundar en la citada presencia de la fábrica de *Averly*, ubicada sobre la zona media de la Vega, que sustrae una parte sustancial del espacio disponible para instalaciones industriales.

Mientras hubo superficie disponible, *Euskalduna* fue creciendo en este enclave, bien mediante la compra de terrenos no edificadas, algunos de ellos arrendados para depósito de mineral, bien con la absorción del espacio ocupado por otras iniciativas empresariales, hecho especialmente manifiesto en el caso de *Averly*, con su tardía integración en las actividades del complejo naval. Sin embargo, hubo un momento en que la insuficiencia del espacio se hizo del todo evidente. En la década de los sesenta, coincidiendo con los años más fructíferos y de mayor productividad del astillero, el recurso a los terrenos de San Mamés se había agotado.

Un ejemplo que pone de manifiesto esta situación fue el proyecto que pretendieron poner en marcha los de *Euskalduna* en 1966, para adecuarse a la nueva realidad del mercado naval, que demanda entonces construcciones de mayor tonelaje que las que posibilitan sus instalaciones en San Mamés. Promueven el proyecto de desarrollar un gran astillero para armar buques de doscientas mil toneladas, “*con lo que sería el mayor de Europa y el único de España creado según los nuevos criterios*”, en terrenos propiedad de su filial en Gijón, la sociedad anónima *Juliana-Constructora Gijonesa*, porque “*si bien en Bilbao las dificultades de espacio y calidad del suelo haría irrealizable esta idea, en Gijón el problema es completamente diferente*”¹⁸. En el mismo sentido apuntaría el traslado de los talleres de Elorrieta, fundición que pertenecía a *Euskalduna* desde 1919, a un nuevo emplazamiento, aún más alejado, en Asua, al no disponer de un espacio más inmediato a los astilleros, una vez que la apertura del Canal de Deusto impuso el desalojo de la vieja fundición.

Quizá no fuera arriesgado apuntar que este condicionante del espacio, con sus limitaciones para el crecimiento y modernización del astillero conforme a la demanda de los nuevos tiempos, pudo jugar su papel en la decisión final de no apostar por el mantenimiento de *Euskalduna*, frente a la suerte de sus socios en *AESA* en aquel entonces, al margen de lo que en tal decisión correspondió a la situación económica y política del momento.

Quizá la Vega de San Mamés acabó finalmente por ahogar las pretensiones de futuro del astillero *Euskalduna*, impidiéndole lograr aún mayor envergadura y protagonismo del que tuvo durante casi noventa años, pero en la consecución de sus intereses esta empresa terminó eclipsando no sólo la realidad material, sino también, y sobre todo, la memoria histórica de aquellas iniciativas empresariales que le precedieron, de aquellas en las que se apoyó para dar principio a su proyecto y de aquellas con las que tuvo que convivir a lo largo de los años.

Si de algo pretenden servir estas líneas, es para subrayar que la historia del solar de *Euskalduna* no se resume y agota en la propia biografía del astillero. Hubo otros esfuerzos para los que también cabe encontrar un lugar en la Historia, aunque sólo fuera en el modesto ámbito de lo local.

¹⁸ Archivo Foral de Bizkaia. Fondo *Euskalduna*. Escrito que acompaña a la instancia elevada por D. Manuel Costales Gómez-Olea, director gerente de la Compañía *Euskalduna* de Construcción y Reparación de Buques, al Excmo. Ministro de Hacienda, el 20 de septiembre de 1966, para integración de S.A. *Juliana Constructora Gijonesa*.