

# Algúns fitos da construción naval de Galicia

X. Dasairas

A construción naval en Galicia vén dunha longuíssima tradición de séculos a través dos cales se foi acumulando unha grande experiencia que redundaría na industria navieira actual, moi avanzada tecnoloxicamente. A pesca, a cabotaxe e a guerra foron os elementos que propiciaron o desenvolvemento da nosa industria naval, desde as numerosas carpinterías de ribeira, instaladas arredor dos tamén numerosos portos pesqueiros, ata os asteleiros da Mariña de guerra ubicados na ría do Ferrol.



Carpintería de ribeira en Camposancos 1912

## Asteleiros do Ferrol

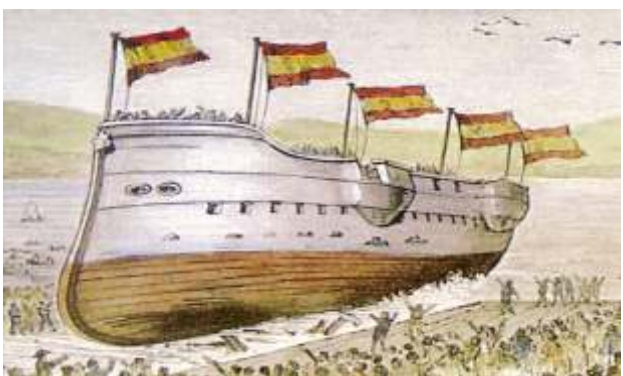


Construción dun navío de liña de dúas pontes

En 1726 créase na Graña (Ferrol) o maior asteleiro e arsenal da Armada de Galicia e do Cantábrico que vai propiciar a construción de grandes navios de guerra de madeira. O primeiro que saíu das súas gradas foi o navío de liña “Galicia” con dúas cubertas e 70 canóns ou o “San Julián” (1768) que foi comandado polo famoso brigadier da Armada Real e científico, Alejandro Malaspina.



Navío “San Julián” 1768



Acoirazado blindado “Navarra” O Ferrol 1881

A mediados do século XIX empézasase a incorporar o vapor como propulsión, aínda que os barcos seguirían utilizando tamén o velame. No aspecto militar, ao contar con esta nova propulsión, os barcos de guerra, aínda de madeira, comezaron a revestirse na súa obra viva con planchas de ferro. E neste sentido, o asteleiro ferrolán volveu a ser pioneiro sendo que poucos anos despois fabricaría o primeiro barco totalmente de ferro con planchas remachadas.



Primeiro barco de ferro. O Ferrol 1884

O desastre naval da guerra de Cuba en 1898 no que a flota blindada española sucumbiu ante os acoirazados ianquis, deixaría á Armada hispana desmoralizada e case sen barcos. En 1907 e para revertir esta situación, o goberno de Maura e o ministro de Mariña José Ferrándiz poñen en marcha no ano 1908 un plan de reforma naval cun presuposto de 200 millóns de pts. da época para a construción de tres acoirazados tipo Dreadnought, tres destrutores e outros barcos menores. A tal fin convocouse un concurso que acabou séndolle adjudicado á Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) que precisou de capital, tecnoloxía e asesoramento técnico de varias empresas británicas. Esta empresa contaría coas infraestruturas dos asteleiros da Carraca, Cartaxena e do Ferrol e podería construír barcos para outras armadas e empresas sempre priorizando os pedidos da Mariña española.



En 1912 experimentouse a propulsión con paletas laterais movidas a vapor nun barco de pesca pero resultou pouco operativo para as nosas costas.

En 1912 experimentouse a propulsión con paletas laterais movidas a vapor nun barco de pesca pero resultou pouco operativo para as nosas costas.



Acoirazado “Alfonso XIII” 1913

## O “Cristóbal Colón”: O buque fantasma

Neste contexto, destacaríase a botadura no Ferrol en 1923 do trasatlántico “Cristóbal Colón” con capacidade para 3.000 pasaxeiros que facía a ruta España, Cuba México, Nova Iorque.

Ao comezar a Guerra Civil estaba en Veracruz baixo mando do goberno republicano. Desde aquí viaxou a Francia e logo a Santander transportando material de guerra para a República.



Trasatlántico a vapor  
“Cristóbal Colón” 1923



O “Cristóbal Colón”  
embarrancado

De aquí, marchou a Cardiff onde desembarcaron os oficiais e algúns mariñeiros que apoiaban aos rebeldes, sendo substituídos por persoal dos servizos marítimos republicanos. En Cardiff cargou mercadorías e pasaxe para México mais acabou embarrancando e desfacéndose nas Bermudas o 25 de outubro de 1936.



Bacallaeiro “Santa Celia” 1952

Despois da guerra Civil, a flota de guerra española (a republicana e a franquista) volveu a quedar moi mermada de efectivos pero ata o remate da II Guerra Mundial non comezaría a súa recuperación. Porén desde o ano 1940 a instalación no Ferrol da empresa bacallaeira Pysba vai propiciar que a Sociedade Española de Construcción Naval construíse numerosos barcos para esta pesca.

En 1944 creárase en Fene a empresa Astano (Astilleros y Talleres del Noroeste) que en 1963 vai iniciar a construción de cargueiros e petroleiros, empregando a máis de 5.000 traballadores.



Petroleiro “Marquina” 1967

O 11 de xullo de 1947 e por iniciativa do Instituto Nacional de Industria (I.N.I) vaise crear a Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A. como unha sociedade pública asentada nos asteleros do Ferrol, Cartaxena e San Fernando.

Adicárase fundamentalmente á construción naval militar, aínda que tamén había construír numerosos buques civís, incorporando unha sección que fabricaba motores e turbinas.



Petroleiro “Playa de Riazor” 1970

Neste asteleiro do Ferrol construíronse moitos barcos da Armada pero o maior fito na súa historia foi o portaaeronaves “Príncipe de Asturias” rematado en 1988.



“Príncipe de Asturias”

Após da reconversión naval e cos asteleros ferroláns xa en mans de Navantia, entraría en servizo en 2010 o novo portaaeronaves Juan Carlos I.



“Juan Carlos I”



## Asteleiros da Ria de Vigo

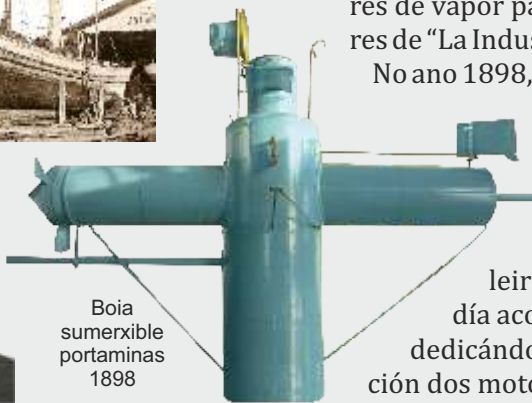


En 1863 e tras uns anos na emigración en Cuba, vai establecerse en Vigo o sadense Antonio Sanjurjo Badía que vai traballar no desenvolvemento de motores de vapor para automóviles e barcos pesqueiros nos seus talleres de "La Industriosa".

No ano 1898, despois da perda de Cuba, Sanjurjo alcanzaría moita sona ao construír unha boia submarina minadora coa intención de protexer a ria viguesa contra un ataque ianqui ás nosas costas, asunto que nunca se produciu.



A. Sanjurjo Badía



Boia sumerxible portaminas 1898

En 1913 abre un asteleiro cun varadoiro que podía acoller barcos de ata 80 Tm. dedicándose primeiro só á instalación dos motores e máis tarde, a fabricar tamén barcos de pesca e de pasaxe.



Barco de pasaxe "Vigo"



Asteleiros de Barreras

As orixes da construción naval na Ria de Vigo remóntanse a bastantes séculos atrás e o seu impulso debeuse basicamente ao sector pesqueiro con algunha incidencia do transporte na ria. Segundo as necesidades da pesca e o desenvolvemento das artes, as numerosas carpinterías de ribeira eran as que construían as embarcacións feitas en madeira.

Contodo, o sector naval non comezaría a despuntar ata o ano 1880, coincidindo coa chegada do ferrocarril a Vigo que posibilitou que as capturas da flota pesqueira pudesen chegar a zonas do interior, aumentando a demanda de peixe nas áreas urbanas e rurais. Isto traería unha mudanza das artes de pesca artesás cara a incorporación de aparellos de arrastre en barcos máis grandes

cos que se obtiñan maiores capturas. Isto sería posible grazas á incorporación dos motores de vapor que se importaban de países estranxeiros, sobre todo de Inglaterra, e se montaban nos barcos de madeira construídos aquí.

En 1892, instálase no Areal vigués o asteleiro de Viuda e Hijos de J. Barreras que poucos anos despois tamén fabricaría os seus propios motores de vapor e máis adiante sería pioneiro na construción de barcos de aceiro. En 1895 Paulino Freire abriría outro asteleiro e en 1900 sería a empresa Santodomingo y Troncoso o que abriese o propio chegando a fabricarse sesenta e sete barcos de vapor, abrindo un mercado dos mesmos en España que convertería a estas empresas nos piares da industria galega nestas datas.

Desde o ano 1909 comezan a escasear as capturas de sardiña e as empresas pesqueiras teñen que buscar caladoiros máis lonxanos polo que se comezaron a facer barcos de maior tonelaxe e dotados de avances tecnolóxicos existentes como a radio.

No ano 1919 instalárase Vulcano en Teis e dez anos despois xa existían deceseis asteleiros na Ria que tiñan construído máis de mil barcos de vapor.

A maioría destes barcos pesqueiros, denominados tipo "Vigo" ían destinados á pesca da sardiña en parellas, primeiro na zona portuguesa ata Leixões e despois ao abrirse o do Gran Sol aumentaría a construción de barcos de maior tamaño. Nos comezos dos anos trinta, os asteleiros de Vigo xa lideraban o sector en España, debido aos avances técnicos das embarcacións construídas.



Barco de pesca á parella "tipo Vigo" 1920

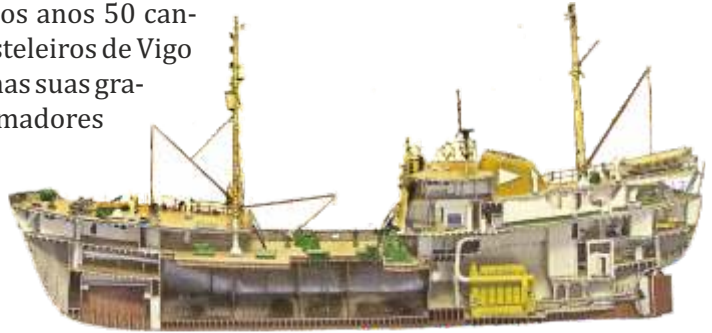


"Bernardo Alfageme".  
Barco de pesca de aceiro 1944

Despois da guerra civil, durante a posguerra, España atopábase illada internacionalmente, o que non foi óbice para que os asteleiros vigueses seguisen construíndo barcos e no 1940 fixéronse 40 barcos de pesca, xa non en madeira senón de aceiro. A instalación da empresa bacallaeira Copiba en Chapela tamén encargaría barcos para esta pesca e outras firmas conserveiras moitos outros para o Gran Sol como o coñecido "Bernardo Alfageme".

Contodo, non sería ata finais dos anos 50 cando os asteleiros de Vigo

volveron a ter unha época de grande produtividade nas suas gradás, grazas á concesión de créditos estatais aos armadores para anovaren as suas flotas pesqueiras. Esta inxeción de cartos públicos favorecería que os armadores contratasen a construción de modernos barcos conxeladores, aumentando así a actividade produtiva das factorías navais da Ria, atraendo a numerosos traballadores de Galicia e doutras zonas de España.



Barco bacallaeiro construído en Vigo



O "Lemos" de Pescanova 1961. 1º barco conxelador do mundo feito en Ascon

Nos anos seguintes, o sector naval vigués continuaría con bastante carga de traballo polas constantes innovacións tecnolóxicas nos barcos aportadas polas numerosas empresas auxiliares asentadas arredor dos asteleiros. Mais, a comezos dos anos setenta o sector naval entraría nunha grande crise provocada pola baixada de encargos dos armadores do sector pesqueiro ao perder al-

gúns dos caladoiros tradicionais. As dificultades para vender no mercado internacional (España non estaba na CEE) e a forte competencia doutros asteleiros europeos e asiáticos tamén tiveron o seu punto de inflexión nesta crise que tocaría fondo no 1980. Debido a estas circunstancias, os asteleiros diminuírían a súa carga de traballo atopándose cuns planteis de traballadores sobredimensionados.



Plataforma petrolífera "Drilmar 1"



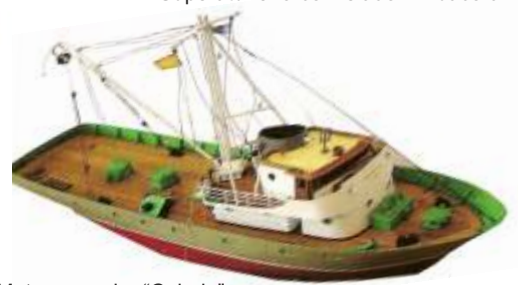
Superatuneiro-conxelador "Albacora"



Patrulleira



Barco perfurador "Captain FPSU Texaco"



Motopesqueiro "Cabala"





Bacallaeiro "Bahía de San Sebastián"

manifestacións. Debido a estas medidas perderíanse máis de 4.000 postos de traballo, recolocándose a penas 771 operarios, a maioría en Rodman Poliships ubicado nas instalacións da desaparecida Ascón.

No ano 1981, o goberno socialista presidido por Felipe González decretaría a reconversión industrial do sector naval con medidas como as prexubilacións e a recolocación dos excedentes de traballadores noutras empresas. Mais, nalgúns casos non se cumpriron os acordos entre goberno, empresas e sindicatos provocando a suspensión de pagos en Ascón, un forte ERE en Vulcano e redución de planteis en Freire, Barreras e Santodomingo, que acarrexaron folgas e



Plataforma "Discovery Deep Seas"



Ro-Ro Train Ferry "Aratere"



Arrastreiro-conxelador "Akamalík"



Motopesqueiro-conxelador "Vilalba"



Arrastreiro "Rio Agabama"

Desde o ano 1987 o goberno promovería novas medidas industriais con grandes investimentos en tecnoloxía que conseguirían aumentar a capacidade produtiva de barcos de toda clase, incorporando a construción de plataformas petrolíferas e de buques tipo offshore destinados ás mesmas. No norte, Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), a reconversión tamén acarrexou a perda de numerosos postos de traballo, buscando a súa supervivencia na construción de plataformas e barcos auxiliares da extracción petrolleira, encargados por Noruega basicamente. No século XXI, o sector naval galego aínda tería que enfrontar novas crises...



Offshore "North Sea Giant". Metalships 2012



Oceanográfico "Discovery". Asteleiros Freire 2013



Ferry "Sorolla" 2000



"Azora" Cruceiro de luxo 2018 Ritz Carlton