

1511

1886-1986

**BILBOKO
MERKATARITZA
GINTZA ETA
ITSASKETA
ETXEA**

**CAMARA
DE COMERCIO
INDUSTRIA Y
NAVEGACION
DE BILBAO**



**BILBOKO
MERKATARITZA
GINTZA ETA
ITSASKETA
ETXEA**

**CAMARA
DE COMERCIO
INDUSTRIA Y
NAVEGACION
DE BILBAO**



1986 - PRIMERA EDICIÓN DEL LIBRO
"BILBOKO MERKATARITZAGINTZA ETA ITSASKETA ETXEA
CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO"

Edita:

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

Imprime:

Imprenta Industrial.

Maqueta:

José M.^º Aguirre.

Coordinador:

Jesús Dorao Lanzagorta.

Colaboradores:

Véase relación al final de la obra.

Ilustraciones:

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao;

Imprenta Industrial;

Junta de Obras del Puerto de Bilbao;

Biblioteca Municipal de Bilbao;

Revista INFORMACION, de la Cámara de Comercio.

I.S.B.N.: 84-505-3652-9

Depósito legal: BI. 691-86

2018 - REPRODUCCIÓN PARCIAL DEL LIBRO
"BILBOKO MERKATARITZAGINTZA ETA ITSASKETA ETXEA
CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO"
EJEMPLARES NUMERADOS

Edita:

PETRONOR S.A.

Ejemplar:

**CIEN AÑOS
DE ACTUACION
DE LA CAMARA**

1886

1886

El Puerto,
constante histórica de
la Cámara de Comercio
de Bilbao

XI. La refinería de Somorrostro y el enganche con el Puerto de El Abra

Decíamos que la hora de la refinería se aproximaba, imparable ya por la lógica de los criterios de economicidad desdeñados en ocasión precedente (62). El presidente de la Cámara, señor Delclaux, en su rendición de cuentas ante la prensa, pone

Declaraciones del Presidente de la Cámara, D. Isidoro Delclaux Aróstegui con ocasión del Año Nuevo (enero 1967, le acompañan a su derecha e izquierda, los vicepresidentes D. Fernando de Azqueta Urigüen y D. Juan Llasera y Adán de Yarza, respectivamente): «...cumple agradecer al Ministerio de Obras Públicas (...) el gran esfuerzo que durante el año pasado ha venido realizando (...) pero debido a la falta de atención que durante tanto tiempo venimos padeciendo en lo que se refiere a nuevos proyectos, el déficit existente y la saturación del tráfico a que se ha llegado, exigen un esfuerzo extraordinario que ponga pronto remedio al caos circulatorio de las salidas de Bilbao (...) Sólo pedimos que aquí se invierta una pequeña parte de aquellos fondos con que nosotros contribuimos largamente al presupuesto de la nación». Chirriaron los «goznes» oficiales pero la verdad estaba expuesta.

Gure Kamarako Lendakarien, azalpenak, 1967 garreneko urte asieran, Isidro Declaux Arostegi, egin ebana, bere alboan ebala D. Fernando de Azqueta Urigüen, eskume aldiian eta ezkerrean D. Juan Llasera y Adán de Ayarza. Itzaldi onetan ezkerrek emon eutson Españako «Obra Publikoko, Ministrariari, aurrerako urtean Azkuma aundia egin zalako Bizkaian; baiña oso txarto egoala, ezertxo be ere ez dalako ariñago urteetan, eta berandu gabiltzan lez, oso txarto dagoz Bilbo'ko Kaiarako sartu-urten guztiak. Une onetan bizkor ez bagabiltz, betiko galduak izango gerala. Orain Argibiderik agertzen ez bada, geroago gaizkiago egongo garela, eta len-bai-len zeozer egin bear dala. Emengo joan-etorrerak, ala-ta-be Kaira, sasoi txarrean dagoz. Orduan, egin ezkabidea, esanaz; Emetik doazan, diru apur batzuk, gelditu daitezela Emen, baiña ori oso txarto jauzi zan Madrill'en.



de manifiesto, a primeros de enero de 1967, las dificultades que atraviesa la industria vizcaína con una pérdida de ritmo ostensible por causa de los problemas derivados de la expansión desmesurada y de las medidas correctoras que hubieron de ser arbitradas para sostener las bridas del caballo desbocado que resultó el I Plan de Desarrollo. Declaraciones como las de Delclaux, con *«luz y taquígrafos»*, no eran usuales todavía y llaman la atención. No ha hecho otra cosa que manifestar la preocupación de la Cámara en lo concerniente a los intereses mercantiles, industriales y marítimos que representa; el pleno le apoya unánime (63). Una comisión interministerial que acude a Bilbao reconocerá «in situ» la gravedad que, dentro de los notables avances logrados, caracteriza a los agudos problemas que gravitan sobre la economía vizcaína y sugerirá soluciones, algunas en la línea de diversificar la base industrial apuntada por el propio Delclaux. Ahí estaba la refinería, apesar de que en Burgos, donde había brotado petróleo con tan explicable entusiasmo como luego tan escaso caudal, tratasen de ubicarla en los páramos de Valdeajos y trabajaran para ello con tenacidad desproporcionada a la valía real de aquel yacimiento, según confirmará el tiempo.

• Un asunto inteligentemente trabajado

Fue un asunto inteligentemente trabajado por las Corporaciones locales y las entidades económicas, con la Cámara muy al frente desde mucho tiempo atrás y alguna vez había de prosperar por la pura lógica de las cosas sostenidas con la razón ¡desde 1928! El Gobierno era ya consciente de ello y lo compartía y apoyaba. Se entiende, por tanto, que en una sesión posterior (64) Delclaux haga referencia a las declaraciones del ministro de Industria, don Gregorio López Bravo, *«pronunciadas recientemente en Burgos y en las cuales manifestó puntos de vista con relación al programa de futuras instalaciones de centros de refino, coincidentes ya con las ya viejas aspiraciones de Vizcaya en este orden y que, por otra parte, en nada se contraponen siendo enteramente independientes a la instalación de refinerías en otras zonas o regiones españolas»*.

• López Bravo noticia la concesión de la refinería

Un año más tarde, el día 3 de marzo, en ocasión del acto inaugural de la V Bienal de la Máquina-Herramienta, en la Feria de Muestras de Bilbao, el mismo ministro noticia la concesión a Vizcaya de una refinería de petróleos capaz para el tratamiento de 5.000.000 de toneladas de crudo al año, que, en Consejo de Ministros a celebrar en San Sebastián el 13 de setiembre de 1968, será adjudicada a «Petróleos del Norte, S.A.» (65).

Cuando esto sucede, López Bravo hace llegar a los medios informativos una nota que debemos recoger en su literalidad, pues explica por qué en estas páginas del presente libro estamos ocupándonos tanto de una refinería de petróleos, descuidando —aparentemente— la presencia institucional de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao en la vida portuaria:

—«En relación con el Decreto por el que se resuelve el concurso convocado para la instalación y explotación de una refinería en la provincia de Vizcaya es de hacer notar que, toda vez que se pueden realizar ahorros de consideración en el transporte de los crudos si las instalaciones portuarias de la refinería permitieran el atraque de grandes petroleros, la empresa adjudicataria va a emprender inmediatamente estudios definitivos relativos al diseño de un puerto de atraque capaz para barcos de 300.000 toneladas o más de peso muerto y a realizar los análisis económicos correspondientes que ratifiquen su rentabilidad en base a los ahorros de fletes que pudieran experimentar. Desde luego que el adecuado proyecto deberá ser compaginado con posibles soluciones futuras del Puerto de Bilbao o de otros intereses de la zona, por lo que deberá ser sometido a la aprobación del Gobierno, asumiendo la Compañía explotadora — caso de aceptarse aquél— los créditos necesarios, que serán gestionados y obtenidos por el grupo extranjero, para invertir hasta 30 millones de dólares de su coste que serán amortizados mediante los ahorros de transporte de crudo experimentados por la flota propiedad de la refinería. En el caso de que la Administración decidiera realizar por sí la construcción de las instalaciones portuarias capaces de realizar la descarga de los petroleros de 300.000 toneladas de peso muerto u otro puerto de fines más generales, la empresa adjudicataria facilitará a la Administración un préstamo de 45 millones de dólares para cubrir hasta esta cifra el coste total del proyecto».



3 de marzo de 1968. Feria de Muestras de Bilbao. D. Gregorio López Bravo, ministro de Industria, anuncia la buena nueva de la concesión de una Refinería de Petróleos a Vizcaya. Se habían consumado 40 años de espera.

Bilbo'n, 1968 garreneko Epaillaren 3 an. Bilbo'ko Azoka Iragarkian. D. Gregorio López Bravo, Ministraria Industrialekoa Zala, Bizkaiko Errialdeari emon eutsen, emengo eutsola Refinería de Petróleo. Bear dan baiño 40 urte atserago.

• Sea cual fuere la fórmula, el Puerto es un hecho

Sea cual fuere la fórmula a acordar entre las partes, algo fundamental quedaba definido: el enganche de la refinería con el Puerto; con un puerto necesariamente mayor y con particularidades de las que carecía el de Bilbao y que va a diseñarse en un plan de aprovechamiento integral de El Abra que, luego de un período de dudas, zozobras, polémicas y hostilidades nacidas de rivalidades sin base, toma forma legal en el llamado «Acuerdo de Muñatones», signado en Somorrostro el día 10 de marzo de 1971.

Entretanto, Delclaux ha cesado voluntariamente al término de sus tres años de mandato, dejando la Presidencia a su «segundo» en la Cámara, don Juan Llasera y Adán de Yarza. Han hecho un «tándem» compenetrado y activo. Las comunicaciones han estado presentes en sus preocupaciones. A ellos y a un eficaz equipo de hombres de la Cámara y en torno a la Cámara, se adeudan los estudios previos a la realización de la autopista Bilbao-Behobia, cuyo principal valedor será el entonces director general de Carreteras, don Pedro de Areitio y Rodrigo. Y otros trabajos que animan el ambiente y que no son para tratados en este capítulo.

Llasera, que ha esbozado (sesión extraordinaria de 2 de mayo de 1967) un programa ambicioso y se aplica a él, dimite menos de un año después (sesión extraordinaria de 1 de marzo de 1968). De su discurso de despedida —como presidente, mas no de la Cámara, pues continúa como vocal— tomemos los siguientes párrafos:

—«Esta Cámara de Comercio, la más antigua de las constituidas en España, porque fue fundada en 1886, tiene un prestigio que todos ustedes conocen y que ha sido logrado a pulso y con gran esfuerzo por parte de sus miembros y de sus funcionarios (...) No voy a hacer mención de todo lo realizado en colaboración con las Corporaciones de Vizcaya. Es indudable que muchas de las obras que hoy disfruta Bilbao no hubieran sido posibles sin la iniciativa, la colaboración, y la ayuda económica incluso, de la Cámara de Comercio de Bilbao (...) Es más fácil la desaparición de los sindicatos, incluso de los actuales en España, que la desaparición de las Cámaras de Comercio. Las Cámaras de Comercio son una realidad aquí y en todos los países del mundo y, sin ellas, las relaciones internacionales en el terreno mercantil no son posibles. La representatividad de los Sindicatos en España, nadie lo discute, pero en el extranjero la discuten todos y, en cambio, la representatividad de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación nadie la discute en el extranjero y es aceptada en todas las partes del mundo y nuestras relaciones con las Cámaras de todos los países, sea cual sea su política, y sea cual sea su color, son inmejorables, y gracias a Dios esta buena relación con las demás Cámaras está dando frutos cada vez mayores».

• La constitución de Petronor en la Cámara de Comercio

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao hace constar en acta (66) «la satisfacción de todos por esta realidad, vieja aspiración vizcaína y de la que en reiteradas ocasiones se había hecho eco la Cámara, entendiendo los grandes beneficios que para la economía de Vizcaya había de suponer la puesta en marcha de la citada refinería». El día 30 de



D. Enrique Sendagorta y Arámburu (a su derecha D. Gervasio Collar y D. Javier de Ybarra; a su izquierda, el Presidente de la Cámara, D. Enrique Guzmán Martínez), primer Presidente de «Petronor», en el acto constitucional de esta Sociedad en la sala de juntas de la Cámara bilbaina el día 30 de noviembre de 1968: «Pondré todo el empeño, voluntad y entusiasmo para que «Petronor» sea una gran Empresa».

Bizkaiko Cámara Comercioko Lendakariak. D. Enrique Guzmán Martínez, Petronor'en Lendakariak, bere alboetan eukala, D. Gervasio eskume aldiatan eta ezkerrean, D. Javier de Ibarra, onatortri zan Madrildik. D. Enrique Sendagorta y Arámburu, tenengo Asierea emoteko edo Iraszpena emoteko Petronor'ri: Bere itzaldian esan eban onek %: Ipiniko dot nere indar eta gogo guztia, Petronor izan daiten Eginkizun onenetaikoa.

noviembre de 1968 ofrece su Sala de Juntas para el acto solemne de la constitución de la Sociedad Refinería de Petróleos del Norte, S.A. (Petronor), cuyo primer presidente es designado don Enrique de Sendagorta y Arámburu (67). Sendagorta manifiesta en esta ocasión que la refinería se hará antes de los 30 meses a partir de la aprobación del proyecto definitivo; menciona la construcción de las defensas marítimas que significan la expansión del Puerto de Bilbao en el Abra; advierte que, aun cuando el transporte es, después del valor del crudo mismo, el determinante mayor del coste de la energía petrolífera y, consiguientemente, de la rentabilidad del negocio del refino y Bilbao no recibirá, de momento, el crudo directamente del Oriente Medio (68), ello «no excluye que parte de los crudos pueda ser transportado directamente a Bilbao en buques de menor tonelaje. Si, como esperamos, se llevan a cabo las obras de defensa precisas en el Abra de Bilbao para que puedan descargar directamente

buques de gran tonelaje, naturalmente la operación se hará directamente a Bilbao, puesto que ello proporcionará a la Refinería una economía en los costos muy apreciable, incluso del orden del 40 %, teniendo en cuenta que el transporte es, como he dicho antes, factor fundamental».

• «El Puerto de Bilbao y su zona de influencia»

Para entonces, la Cámara de Comercio ha aprovechado —una vez más el certamen ferial de agosto— para, a través de su presidente, demandar que *«con la celeridad debida se inicien seriamente los estudios técnicos y económicos en orden al futuro gran Puerto de Bilbao y su «hinterland» merecen y precisan imperativamente»*, según demostrará en una de las obras más importantes de su ya hoy amplia bibliografía y que encomendada a su Servicio de Estudio, se titulará: *«El Puerto de Bilbao y su zona de influencia.»* En su prólogo, el señor Guzmán hace constar la ininterrumpida vocación portuaria de la Cámara desde sus tiempos fundacionales:

—*«... Desde antaño nos llega la actitud de los antiguos rectores de nuestra Corporación en este orden de dar primacía a este tema, en la jerarquía de valores de la infraestructura económica de Vizcaya.— A este respecto, recordamos con admiración, no exenta de sano orgullo, cómo en un pleno corporativo de esta Cámara de Comercio, de fecha 17 de agosto de 1888, se aprobó una moción (69) de su Junta Directiva sobre la aportación económica, financiera y técnica para promover la rápida construcción del nuevo Puerto, ya que entonces también se juzgaba, como ahora lo hacemos, que con su ejecución, tanto en la industria bilbaina como en la economía de Vizcaya en general habrían de ostentar estas obras extraordinaria influencia en su mejora y desarrollo.— Debemos destacar aquí, en orden a la importancia de la construcción del nuevo Puerto exterior, que esta década del 70, que ahora comenzamos, va a resultar definitiva para la economía española en el gran reto que supone nuestra graduada integración con Europa.— A este respecto, Vizcaya puede ser una de las regiones adelantadas de España en el sentido de acompasarse rápidamente con los niveles de eficiencia europeos.— Sin embargo, poco podríamos hacer los vizcaínos si no contamos previamente con los soportes fundamentales en los que ha de estar basado nuestro desarrollo.— En lugar destacado entre estos soportes básicos, hemos de citar el Gran Puerto Exterior y, como consecuencia del mismo, el aeropuerto; el acceso a la Meseta, por Altube, a través de una amplia autopista (que queda probado es la única y mejor solución como cauce por donde ha de discurrir el intenso tráfico de nuestro Puerto con el interior de España); la autopista Bilbao-Behobia, ya en trance de ser una venturosa realidad, y, por último, la creación de una compleja red arterial, cuyos primeros pasos se han dado ya con la iniciación de las “Soluciones Sur y Centro”» (70).*

• Informe de la Cámara en favor del «Aprovechamiento integral de El Abra»

La Cámara apremia y se apremia. Por eso, luego de escuchar las explicaciones que en el pleno del día 24 de enero de 1969 ofrece el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, don Fernando Rodríguez Pérez, autor del *«Anteproyecto de aprovechamiento integral portuario de El Abra de Bilbao»*, ya en información pública desde tres días antes, piensa



En las cláusulas de concesión de la refinería figuraba la construcción en Astilleros Españoles de buques-tanque por un tonelaje aproximado de 800.000 toneladas de peso muerto. El primero fue el «Muñatones», de 98.000 toneladas...

Petronor' en lenengo asieran, idatzita egozan, Txatal bat, ipinten ebana % Emen egingo zirala urtean 800.000 Tn Masa illa, Astilleros Españoletan. Bizkaiko Astilloretan egin zan lenegoko itsas ontzia Muñatones, 98.000 toneladakoa.

que no es momento de poner traba alguna que demore su curso administrativo y acude presta a informar en los términos siguientes:

«La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao ha venido prestando siempre, a lo largo de su dilatada historia, una especial atención y se ha mostrado particularmente sensible a todo cuanto representa mejora, modernización y ampliación del Puerto y Ría de Bilbao, en razón de los intereses mercantiles e industriales que ampara y representa y del bien común económico general de Vizcaya.

»A este respecto, siguiendo con fidelidad la Corporación este unánime sentir de nuestra provincia, a través del discurso pronunciado por el presidente de esta Cámara, en el acto inaugural de la Feria Internacional de Muestras de Bilbao de agosto último, reiterando lo que en este sentido expuso en el curso del acto conmemorativo de las Bodas de Oro del Depósito Franco de Bilbao (71), se declaró que se consideraba imprescindible por la Cámara, el que con la celeridad debida se iniciaran seriamente los estudios técnicos y económicos en orden al futuro del gran Puerto de La Galea, que Bilbao y su «hinterland» merecen y precisan imperativamente (...).

»El Puerto de Bilbao constituye el eje vital del desarrollo económico de Vizcaya y un instrumento de expansión de la corriente comercial, sirviendo al ámbito regional así como es el portón de salida de los productos de la Meseta castellana y del interior de España en general. Centro comercial muy antiguo, el Puerto de Bilbao se ha convertido en el más importante puerto español en la costa septentrional, cuando la ciencia y la previsión genial de don Evaristo de Churruga sitúa realizando una obra ingente, y más teniendo en cuenta los medios de aquella época de comienzos de siglo, las defensas de Santurce y Algorta. A partir de este momento, y salvo circunstancias excepcionales, el Puerto de Bilbao crece en actividad mercantil un año tras otro hasta alcanzar singular desarrollo en la década del sesenta, habiendo batido en 1968 todos los «records» precedentes tanto en número de barcos entrados, cerca de ocho mil, cuanto en carga movilizada, once millones y medio de toneladas, como en el primordial capítulo de las recaudaciones, casi doscientos setenta millones de pesetas.

»Tan óptimo desenvolvimiento, con reflejo claro de los ingresos de Hacienda mediante la Aduana del Puerto de Bilbao (del orden de cinco mil millones de pesetas anuales) y en las declaraciones de exportación (unas 80.000 en 1968), estuvo acompasado a una política de mejoras expresada en las obras ya en curso y en otras importantes aprobadas en el II Plan de Desarrollo Económico y Social, contemplando en su conjunto (Puerto exterior, muelles de Lamiaco, aprovechamiento de la dársena de Galdames, etcétera), unas perspectivas de perfeccionamiento razonable dentro del sistema portuario actual.

»El hecho de que el cinturón fluvial del Nervión registre la más poderosa concentración industrial de España, derramando toda su positiva influencia a lo largo y a lo ancho del país; el constituir la cabeza de un vasto «hinterland» y eje natural de desarrollo de una extensísima región que se adentra en el interior de la Meseta; el hecho de que por él entren y salgan, sin solución de continuidad, barcos de todas las banderas, promoviendo un tráfico mercantil que le sitúa en el primer lugar en cuanto a movimiento de carga general y entre los cinco primeros por totalidad de cargas en la lista de los puertos españoles, hacía presumir que, pese a las obras en ejecución y en proyecto, pronto se habría de alcanzar una situación límite en la infraestructura portuaria, situación límite que ha lleado a consumarse con la concesión a Vizcaya de la Refinería de Petróleos, satisfaciendo así otra de las necesidades largamente sentidas y perfec-



Le siguió el «Arteaga», de 324.000 toneladas...

*Bigarren itsas-ontzia emen eginzana «Arteaga» izan,
324.000 Tn koa.*

tamente razonadas por la existencia aquí de un vastísimo mercado consumidor de productos petrolíferos (...).

»Las necesidades derivadas de la instalación de la refinería, aconsejaron el planteamiento serio de un nuevo puerto, o siquiera una nueva zona portuaria con calado suficiente para el atraque de las grandes unidades que hayan de transportar el crudo a tratar a la misma. A estas necesidades, a esta adecuación de la realidad del tráfico presente y la prudente previsión del movimiento que se ha de generar en el futuro en nuestro Puerto, viene a responder la inteligente decisión del Ministerio de Obras Públicas al encomendar el referido Anteproyecto sobre la base de «un aprovechamiento integral de El Abra». Ello no sólo permitirá atender a la demanda portuaria de la refinería de petróleo, sino que promoverá, además, un desarrollo asentado sobre terrenos ganados al mar que darán opción al establecimiento de nuevas industrias y, consiguientemente, de nuevas fuentes de riqueza nacional.

»Este horizonte amplio y abierto que supone el Anteproyecto en cuestión, constituye una esperanza que corresponde compartir entre todos los españoles, pues, como bien ha dicho el señor ministro de Industria en recientes declaraciones, “es una ilusión bilbaino-vizcaino-nacional”. Una ilusión cuya rentabilidad se sustenta ya hoy en los ingresos del Erario Público a través del puerto actual, del cual se obtendrán mayores rendimientos de provecho público y privado en los años inmediatos, con la puesta en marcha de las instalaciones portuarias anejas

a la refinería y de las que sucesivamente se vayan produciendo una vez ejecutada la obra básica del dique que partiendo de Punta Carrasquillo, al Oeste, y del contradique de Punta Galea, al Este, conforme las grandes defensas marítimas que darán albergue interior a unidades de hasta 500.000 toneladas de peso muerto (...).

»Por todo lo expuesto, sin entrar en detalles técnicos, que se dan por correctos dada la competencia de la Dirección Facultativa de la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Bilbao, y que en todo caso serían más estudiados sobre las líneas de un proyecto formal, esta Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao considera el "Anteproyecto de aprovechamiento integral portuario de El Abra de Bilbao" como un importante paso previo en las aspiraciones vizcainas, entendidas a nivel de necesidades nacionales y lo apoya con todos los pronunciamientos favorables...»

Respecto de este apoyo de la Cámara y de otras Corporaciones (72), hay una explicación en el contexto de una conferencia que el día 22 de octubre de 1970 pronuncia Enrique

Y su gemelo, el «Butrón».

Irugarren ontzia, aurrekoaren Bizkikoa «Butrón».



de Sendagorta y Aramburu en el Salón de Actos de la Cámara, bajo el título de «Petróleo, petroleros y Puerto de Bilbao»:

— «En Vizcaya, no podíamos vacilar el día en que la posibilidad de construir nuevos abrigos en El Abra brotó en medio de estudios, trabajos y no pocas tensiones, durante la preparación del concurso de la refinería. José Manuel Sendagorta intuyó la solución, la estudió a fondo, la cuantificó y tomó el riesgo de levantar una bandera. A él se debe el que se incorporase la idea a la problemática general de la refinería y se vislumbrase como posible y próxima la iniciación de un superpuerto en El Abra, que se concibió desde el primer momento con altos vuelos. En un documento redactado en aquel entonces se decía: "Las condiciones del nuevo Puerto, comparadas con las de cualquier otro del golfo de Vizcaya y otros del Norte de Europa, acarecen como muy favorables. Dicho Puerto podría recibir, sin dragados adicionales, petrole-

Los entonces Príncipes de España, saludan a las numerosas personas que les aplauden durante su visita a la Refinería de Somorrostro (octubre de 1971) todavía pendiente de entrar en servicio comercial.

Aldi aretan España'ko Errege-gai ziranak, eurei txaloka diren ainbat gizakumei agurtzen, 1971'ko urtean, Muzki'ko irartegia ikusten etori ziranean, ondiño, merkataritzarako zabalketak egin harik ba ziran be.





Nueva visita (15 de octubre de 1973) a Somorrostro de S.A.R. D. Juan Carlos de Borbón (asomando la cabeza en la parte izquierda de la fotografía), esta vez acompañado del Príncipe heredero del Japón, Aki Hito, que saluda al entonces director financiero de Petronor, D. Antonio de Madariaga y Zobarán.

1973 garreneko Urrillaren 15 an, Ikuzmen garrantzikoa euki eban Somorrostro'n, D. Juan Carlos de Borbón, eta bere laguntzaillea Japon'go Principe Heredero, Aki-Hito, agurtu eban orduko Petronor'en Zuzendaria, D. Antonio de Madariaga y Zobarán. Argazkian agertzen da ezkerreko aldian D. Juan'en burua.

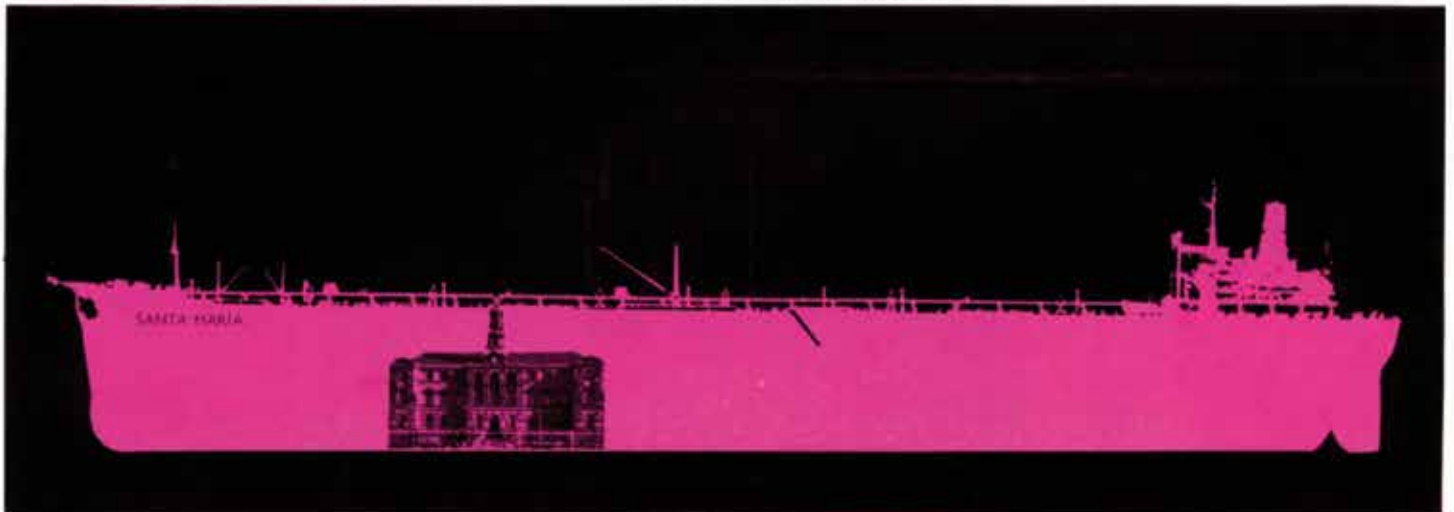
ros de hasta 700.000 toneladas y 'bulkcarriers' de los mayores tamaños que hoy puedan contemplarse. Sería, sin duda, un puerto de atracción para grades buques y un camino natural para proyectar nuestro país hacia una estrategia europeo-atlántica en relación con toda clase de operaciones industriales, navales y comerciales". Vizcaínos de nacimiento o de corazón, la Junta del Puerto y Ría de Bilbao y las Corporaciones apoyaron inmediatamente el proyecto, que quedó enganchado en el Decreto de Adjudicación de la refinería.»

Pero la cita a la Cámara no podía limitarse a una referencia tangencial, aun cuando fuera en el marco de su sala de juntas y ante un auditorio de primerísimo nivel. Sobre constituirse notarialmente en aquella misma sala y celebrar en ella su primer Consejo de Administración, el acuerdo inicial tomado por éste, luego del nombramiento de presidente, fue el de «establecer el domicilio de la Sociedad en la planta baja de la casa número 6 de la Calle Rodríguez Arias de esta Villa, sede de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de



El cuarto de los buques que integraron la flota de Petronor, el gigantesco «Santa Maria» (363.000 toneladas de peso muerto), cuyas proporciones se comprenden mejor al compararlo con el edificio del Ayuntamiento de Bilbao «insertado» en su casco.

Petronor'ko ontzidia'ren laugarren ontzia «Santa Maria» itzela izan zan (363.000 tons.'ko «il-zama»).—Bere neurriak obeto ikusi daitezzen, bere «barruan» Bilbo'ko Udal-etxea «sartu» dogu eta, orretara, euren bardintasuna argi agiri da.



Bilbao». Y allí la tuvo durante su primer año. Las vinculaciones eran, pues, muchas, directas e indirectas, y Petronor aguardaba el momento de expresar su testimonio de gratitud singular y fehaciente. Ocurre el 8 de junio de 1971. Pero antes suceden otros hechos históricos, como la firma del «*Acuerdo de Muñatones*», sobre cuyas capitulaciones se basará el nuevo desarrollo de la infraestructura portuaria y que demanda un relato propio.



«José Manuel Sendagorta intuyó la solución, la estudió a fondo, la cuantificó y tomó el riesgo de levantar una bandera» para construir nuevos abrigos en El Abra.

D. José Manuel Sendagorta'k begiz-ulertu, eta gero sakon ikasi zenbat' izango zan, eta arrizku andi bat artu eban, eta gero agindu eban Kai-ormak egiteko, El Abra gordetzeko.



XII. El Acuerdo de Muñatones. El dique de Punta Lucero y otras aspiraciones

Si la concesión de la refinería a Vizcaya desencadena una más ambiciosa visión del Puerto, la firma solemnizada en el acceso principal de la vieja Torre de San Martín de Muñatones, en paraje de Somorrostro, en el municipio de San Julián de Musques, entre el Estado español y la refinería de Petróleos del Norte, S.A. el día 10 de marzo de 1971, constituye el hecho histórico a partir del cual se legaliza y promueve la dinámica que conducirá a una realidad portuaria ciertamente incompleta, pero impensable todavía no muchos años atrás, aunque existieran inquietudes al respecto (72).

• Un reconocimiento al papel de la iniciativa privada

Hay textos que —nos guste o no su autoría— crean como cuerpos de doctrina y sirven de referencia incuestionable a la hora de interpretar los grandes hechos. El «*Acuerdo de Muñatones*» fue un gran hecho que tuvo un brillante prólogo en las palabras del ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, pues, sobre memorizar el pasado, describir un presente entonces próspero en lo económico y anticipar un futuro que, si no en todo cumplido, no hay que menospreciar su viabilidad, sirvieron para reconocimiento expreso del papel importante que la iniciativa privada había desempeñado en las grandes decisiones impulsoras del progreso de Vizcaya mediante el liderazgo de Corporaciones que, como la Cámara de Comercio de Bilbao, entendieron siempre el puerto como factor base de nuestra prosperidad.

—«... *Hoy el Puerto de Bilbao es el primero de España en cuanto al tráfico de mercancía general. Es el tercero de nuestro país en cuanto al tráfico bruto y en cuanto al número de navíos. Es un puerto que yo creo que inicia en el año 1961 una gigantesca, una formidable carrera que no es sino el principio de un desarrollo impetuoso, esperanzador y robusto. Puerto de Bilbao que, en la transición del siglo XIX al XX llega a los seis millones de toneladas, atraviesa durante el primer tercio de nuestro siglo unos momentos difíciles que en el año 1937 le llevan a lo que podemos llamar su punto más crítico: 1.400.000 toneladas de tráfico. En la última década la curva es una auténtica carrera ascendente que le lleva de seis millones de toneladas a 12.600.000 toneladas en el año 1970 y con unas tasas de crecimiento que son, en cuanto a mercancía general, las más altas de España, el 15 %, y en cuanto al crecimiento medio el 13 %, que es superior al nueve y pico de la media nacional. Es decir, está en la vanguardia del ímpetu y de la capacidad creadora de las instituciones portuarias de nuestro país (...).*



Ante el acceso principal del en tiempos banderizo Castillo de Muñatones, en paraje de Somorrostro, luego de la firma del memorable Acuerdo de 10 de marzo de 1971, D. Gonzalo Fernández de la Mora, ministro de Obras Públicas, se dirige a los presentes.

Aldi batzutan alderdi'tar izan zan Muñatones'ko Gaztelua'ren Muzkiz'ko inguruetan eta aín gomutagarri izan zan 1971'ko Epailla'ren 10 gnean. itune edo akordioa'ren izenpetze ondoren, Fernandez de la Mora tar Gontzale jauna, Erri-Lanen Ministraria, errikoei berba egiten.

»El gigantesco, el definitivo, geográficamente el último, puesto que con esto se agotan las posibilidades de El Abra, es el que vamos a empezar a dar los años 1970. Son 1.800 hectáreas de Mar Cantábrico las que van a acotar el dique occidental, el dique de poniente y el dique de oriente, es decir, desde Punta Galea y Punta Lucero; 1.800 hectáreas que son aproximadamente el triple de la superficie del casco urbano de Bilbao (...) La construcción de este Puerto,

Existían ideas para una posible construcción del Puerto en El Abra, como ésta que refleja una nueva interpretación portuaria de D. Antonio Aguirre Andrés, ingeniero-director del Puerto, allá por los fines de los años 50. De prácticamente imposible financiación por aquellas calendas y aún en posteriores de no concurrir —como en el caso de Churrucá— la iniciativa privada.

Lenagotik baegozan asmoak gure Kaian aldakizunak eta Eraikiak egite egiteko, ai zuzen esanda 1950 urteko asmoak. Onen sortzallea. D. Antonio Aguirre Andrés. Onen asmoa ezin zan bete, une aretan dirurik ezegoalako, eta geroago be ez, Churrucarena be ez, diru bakarrekoak agertzen ez ba, ziran.



como acaba de señalar el presidente del Consejo de Administración de Petronor, es, en parte, en grandísima parte, la consecuencia de una colaboración que hoy me parece fecunda y ejemplar: la colaboración de la iniciativa privada y la colaboración del Estado.

»Yo entiendo que las grandes sociedades y los grandes pueblos tienen como formidable virtud social, virtud política y virtud económica, la de no esperar de la Administración el apoyo, el encauzamiento, el estímulo, la ordenación y ese fermento, ese fulminante que es capaz de hacer poner en marcha la iniciativa privada y la propia capacidad. Esta experiencia del comienzo de la construcción del Superpuerto de Bilbao, gracias a la colaboración de las entidades locales de Vizcaya, de sus entidades financieras, de sus corporaciones, del capital vizcaíno y de la iniciativa privada, me parece a mí que es la más alta muestra de capacidad creadora, de ímpetu, de instinto económico, de capacidad de iniciativa y, por tanto, de prometedora futuro. Yo espero que muy pronto, lo señalaba hace unos instantes Enrique Sendagorta, empezaremos a extraer roca de estas viejas montañas cántabras (...) para volcarlas sobre el mar y llegar, yo espero que pronto también, a esos calados formidables de 30 metros que convertirán el Superpuerto de Bilbao en uno de los grandes puertos de Europa, en el primer gran superpuerto de España, en un puerto que en la década del 80, yo estoy seguro de que lo veremos todos, rebasará los 30 millones de toneladas y se colocará, por tanto, en la lista de honor de las instalaciones portuarias del mundo...»

Agua caudalosa ha corrido bajo los puentes de la historia desde que quince años atrás se pronunciaran estas palabras. Mediados los 80, el Puerto de Bilbao no está lejos de que al término de la década pueda mover esos treinta millones de toneladas gracias al dique de Punta Lucero y a los terrenos que a su amparo se ganan al Cantábrico, para acomodo de nuevos muelles. Pero queda camino largo por andar. El Abra está por cerrar a levante. Y aún a oriente existen obligaciones que los hombres de hoy en la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, señalan y argumentan con el espíritu del trascendental «Acuerdo de Muñatones».

• Petronor rinde homenaje de gratitud a la Cámara

En sesión del día 30 de ese mismo mes de marzo de 1971, la Cámara hace constar en acta su satisfacción por la firma del Acuerdo de Muñatones. El día 7 de junio de 1971, en dos folios —uno del Banco de Vizcaya y otro del Banco de Bilbao— se resume el texto breve, pero importate, del aval (1.042.530.000 pesetas, contravalor de 15 millones de dólares, cada entidad bancaria, es decir una suma total de 2.085.060.000 pesetas, equivalencia, a la sazón, de 30 millones de dólares) que, conforme a la condición séptima del «Acuerdo de Muñatones», garantiza la financiación, por parte de Petronor, de las obras de construcción del dique de abrigo y dos atraques para grandes petroleros en el Abra de Bilbao. Al día siguiente, Petronor rinde homenaje de gratitud a la Cámara de Comercio de Bilbao, en el Hostal (entonces, hoy oficinas de la refinería) de Muñatones, en la vecindad misma de las estructuras de la planta que empieza a emerger a ritmo febril. Una artística placa de plata testimoniará el reconocimiento de Petronor a los grandes servicios de la Cámara en pro de la refinería. Y del Puerto, qué duda cabe. Un puerto cuyo movimiento había superado todas las previsiones de actividad.

Vista aérea de la refinería de Somorrostro, autorizada para una capacidad, primero, de 5.000.000 toneladas de crudo al año y, luego, para 12.000.000.

Somorrostro'ko egazkiñeko Ikuspegia, bertako Iraztegia, baimena emonda, lenengo 5.000.000 Tn egiteko urtean eta geroago zabaldu zan 12.000.000 Tn, egiteko.



• La saturación física del Puerto

Según el Plan de Puertos 1968/1971, el índice de rendimiento de los muelles de carga general había de ser de 550 toneladas/metro lineal de atraque y ya en 1969 los muelles de Santurce y los de Bilbao lo habían elevado a 1.720 y 1.270 toneladas/metro lineal de atraque, respectivamente. Y si, de acuerdo con esas previsiones, el índice de rendimiento para graneles sólidos debía ser de 1.250 toneladas/metro lineal de atraque, los muelles de Santurce registraban 3.100 toneladas y los de Zorroza, 2.300 toneladas. El Puerto se movía, en efecto, pero al mismo tiempo la saturación se hacía física y los problemas de explotación crecían. Y la expansión mediante las dársenas de Lamiaco y Galdames estaba ya deshechada. En el caso de la primera, por tratarse de una zona sin ferrocarril de vía ancha, con una carretera de servicio totalmente saturada cual era —y sigue siendo— la de Bilbao a Las Arenas, y unos problemas técnicos y económicos de construcción graves al tratarse de terrenos con una profundidad de fango del orden de 40 metros. En el caso de la de Galdames, por tener unos accesos muy malos para muelles comerciales y existir la previsible demanda para ampliación de sus instalaciones por parte de Altos Hornos de Vizcaya —primer cliente del puerto de Bilbao—, como luego se ha visto. Sólo quedaba agotar al máximo el Puerto exterior con nuevas ideaciones que están siendo hoy consumadas. Y punto.

A partir de ahí, y hasta el momento, todo viene dado por la existencia de una refinería en parajes de Somorrostro y el trazado de un espigón de 2.500 metros de longitud que cierra el Abra en su punto extremo al oeste, a cuya vera se sucederán instalaciones portuarias de encaje imposible anteriormente. Y de difícilísima financiación, aunque por entonces el puerto de Bilbao producía a la Aduana unos ingresos del orden de 6.000 millones de pesetas. El hecho mismo de que la Administración se decidiera por la fórmula de los 30 millones de dólares en vez de la de los 45 millones de dólares (que era la deseada por los intereses bilbaínos y que, de haber prosperado, quizá hoy no tuviéramos los problemas que presenta la realización del dique de Punta Galea), es una pista de cual hubiese el Talón de Aquiles de cualquier proyecto que tratara de salirse al mar saltando la barrera de los diques de Santurce/Algorta.

Luego, la Cámara no sólo había prestado servicios a Petronor, sino que en el hilo conductor de su historia mantenía firme su secular apuesta por el puerto, por tanto, por el progreso de Vizcaya. Era natural que la Cámara apoyase en todo momento a Petronor, porque, además de propiciar una nueva fisonomía industrial, alimentó su idea/fuerza: el Puerto en su máximo desarrollo. En las palabras del ministro Fernández de la Mora hay reconocimiento expreso del papel de Petronor, del papel de la iniciativa privada y del impulso local, aunque después, abusivamente emocionado por su concepto del «Estado de obras», quiso acallar, con un desahogo tan falto de ponderación como ebrio de ira, las voces de quienes una y otra vez decíamos en páginas de periódicos y revistas la lacerante verdad de las carencias infraestructurales de Vizcaya.

El Puerto Exterior de Churruca (ya interior) en proceso de construcción de nuevos muelles. Y al que hizo de pantalan/espigón para las primeras importaciones de crudo para la refinería de Somorrostro, vemos atracando al petrolero de la Naviera Vizcaina «Urkiola» (111.221 toneladas de peso muerto) antes de iniciar sus pruebas oficiales. Su corta existencia era de tener trágico y definitivo remate en aguas de La Coruña, no demasiados años después.

Churruka'k asmauko, kanpoko Kaia, erailli barriak egiten Lenegoko petroilio eldu ziranak Somostrora'ko, Churrukaren kai-zubi itsas zubi len eraitekoak gorde ebazanak. Argazki onek erakusten dauzkuitsas-ontzi «Urkiola» eldu zanean (111.221 Tn., masa illa) bere probak asi baiño lenago. Bere izatea oso laburra izan zan, urte gitxi barru La Coruña'ko uretan urtu zan.



• La historia se repite

De que el nuevo puerto sólo podía venir dado a través del «hecho Petronor», o fenómeno parecido lo dirá el ingeniero-director de la Junta de Obras del Puerto, que en la sesión plenaria de la Cámara de Comercio, el día 31 de mayo de 1974, «acompañado de profusión de datos y gráficos en murales», explica «los antecedentes del proyecto, remontándose al año 1864, en que se pensó en un gran puerto, a base de realizar la construcción de un dique desde Guecho y otro desde Ciérvana. Pero, al no contar con dinero suficiente para ello, se fue a la solución Churruca, cuya obra fue fundamental en aquellos momentos. Después, con el tiempo, al ver que esta obra era insuficiente y basados en el Plan de Puertos del año 1964, se pensó realizar esta gran obra, pero fue imposible, ya que el importe ascendía a 2.500 millones de pesetas, en aquel entonces, cuando los recursos de la Junta (de Obras del Puerto) con la aportación del Estado, eran del orden de 50 a 60 millones de pesetas. Entonces, la espera se prolongó hasta que surgió el concurso de la refinería en el año 1968 y, como consecuencia de ello, el acuerdo de Muñatones en 1971...»

Es decir, salvadas las distancias en el tiempo y matizados algunos protagonismos, la historia repetida de cuando, superadas las obras de la barra de Portugalete, la Junta de Obras pretende acometer la construcción de los diques de Santurce/Algorta y carece de dinero y pide ayuda a la Cámara de Comercio y ésta —que apenas tiene año y pico de existencia— encabeza un movimiento entre las fuerzas económicas del lugar que hará posible el anhelado primer cierre de el Abra.

Cuando el señor Rodríguez Pérez informa acerca de esto a la Cámara, las obras del dique de Punta Lucero se encuentran en avanzado proceso de construcción. Para que así fuera, la empresa constructora necesitó una maquinaria poderosa y compleja, que naturalmente no dispuso en su día don Evaristo de Churruca (73), y fue la Cámara («como continuadora de aquel Consulado de Bilbao, se honra teniéndoles a ustedes aquí, al igual que en aquel entonces en que los comerciantes bilbainos se reunían para cambiar impresiones, plantear problemas y solucionarlos cara al resto del país y en defensa de los intereses económicos de Vizcaya») el escenario donde el día 20 de marzo de 1972 se formalizaron los contratos de compra por Dragados y Construcciones de la maquinaria más importante «para la ejecución de la obra del dique de El Abra de Bilbao»; maquinaria «que hasta la fecha no se había utilizado aún en España, y alguna de ellas, ni en Europa», así, por ejemplo, una máquina capaz de transportar bloques de 85 toneladas de peso (74).

