

## Navalen mendeurrena

# Garaian garaira egokitu den ontziola

Aurten Sestaoko Naval ontziolak ehun urte beteko ditu. Ontziola Espainiako gerra armadari lotuta jaio zen. Gero, produkzioa dibertsifikatuz joan zen eta denetik ekoiztu du, gerra itsaspekoentzako diesel motorretatik edo artilleria jaurtigaietatik hasi eta tren materialetaraino edo bidaiari autoetaraino, baita merkantzia ontzi handiak edo egungo gas edo metano ontziak ere.

DANIEL UDALAITZ

Argazkiak: Naval

DATORREN ABUZTUAREN 18AN ehun urte beteko dira Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) delakoa sortu zela. Hori izan zen herritarrek Naval izenez ezagutzen duten Sestaoko euskal ontziolaren aurrekaria. Ontziolak garaietara egokitzeko ahalmena izan du, hasieran gerra materialei lotutako

**Sestaon 1920an eraikitako Alfonso XIII itsasontziaren uretaratzea.**

ekoizpenean jardun baitzuen. Material militarra ekoiztera iritsi zen, tren eta automobilgintza materiala eta merkantzia ontziak ere bai, eta egun gas eta metano ontzi modernoak irteten dira bertako instalazioetatik. Ontzigintza sektoreak Europan eta mundu osoan izan zuen krisialdiak eragin zion, eta



## Birmoldaketak Euskalduna hondoratu eta Naval berpiztu zuen

JOAN DEN MENDEKO 80KO HAMARKADAN Felipe González buru zuen PSOEren gobernupean, Euskal Herriko sektore nagusien birmoldaketa basatia egin zen (siderurgia, ontzigtintza, altzairu bereziak, altzairu arrunta, ekipo ondasunak, etxetresna elektrikoak, makina erreminta eta abar). Ondorioz enpresa asko itxi zituzten, beste asko langile kopurua larriki murriztuz egokitu ziren, eta beste batzuk berrantolatu eta fusionatu egin ziren.

Sektorearen mundu osoko krisia zela-eta EEEK ezarritako eskakizunek eragin zuten ontzigtintzaren birmoldaketa bereziki larria izan zen Nerbioi ibaiaren ertzean, 1900eko apirilaren 3an sortutako Euskalduna ontziola historikoa itxi zutelako, eta zuzeneko eta zeharkako milaka lanpostu galdu zirelako. Birmoldaketak Olabeagako eta Asuako Euskalduna ontziola hondortzea ekarri zuen eta Sestaoko Naval, aldiz, aurrera atera zen. Biak AESAren (Astilleros Españoles S.A.) barruan zeuden garai hartan. Egun Musika eta Dantza Jauregia den Euskaldunako langileek greba luzea egin zuten ontziolari eusteko. Borroka horren ondorioz langile bat hil zen: ontziolaren barruan poliziak bortitz eraso zuen eta langile hori erori egin zen, polizien eraso gogorrek eragindako bihotzekoak jota, seguruenik. Hain zuzen, erreportaje honen egilea auzipetu zuten heriotza horretan poliziak izan zuen erantzukizuna *Egin* egunkarian salatzegatik. Fiskaltzak hiru urteko kartzela zigorra eskatu zuen. Bista judizialaren ondoren, absolutu egin zuten.

Euskal sindikatuek, gizarte mugimenduek eta zenbait alderdi politikok Euskaldunaren itxiera "politikoa" izan zela salatu zuten. Izan ere, ontziola hori Estatuko AESAko beste batzuk baino errentagarriagoa zen, baita Sestaoko Naval baino errentagarriagoa ere. Sindikatuek erantzukizun handia izan zuten birmoldaketa haietan eta, Sestaoko Navalen nahiz AESAko beste zenbait ontziolatan UGTk eta CCOOk gehiengo zuten, euskal ontziolaren bat ixtekotan Euskalduna ixteko presioa egin zuten, Euskaldunan ELA baitzen nagusi. Eta horixe gertatu zen. Deustuko zubiko eguneroko "guduak", gose grebak, itxialdiak eta manifestazioak alferrikakoak izan ziren eta PSOEren Gobernuak Euskalduna ixtea eta Navali eustea erabaki zuen.

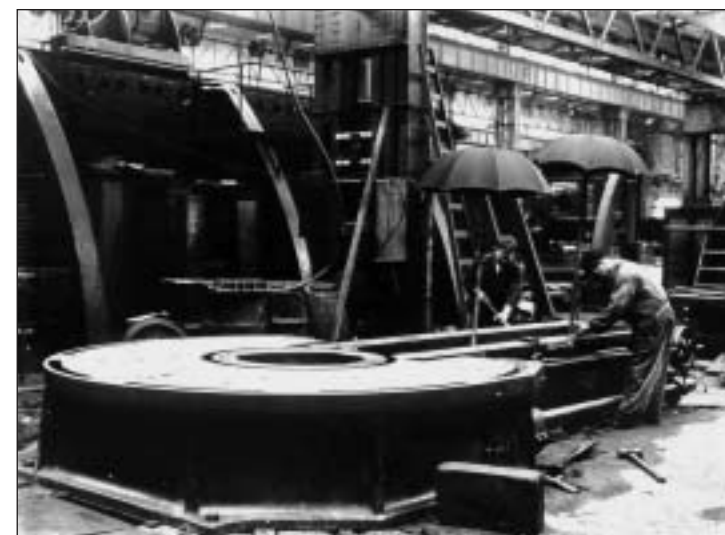


krisiaren ondorioz 1980ko hamarkadako Euskal Herrian eta Espainiako Estatuan egin zen birmoldaketa nozitu zuen, baina aurrera egitea lortu zuen. Gaur, 2009an, sortu eta ehun urtera, finantza eta ekonomia krisialdi betean egoerari aurre egitea lortu du eta lan karga bermatua dago 2011. urtera arte gutxienez. 100 urteko historian zehar 200 itsasontzitik gora eraiki ditu.

Mendeurrena dela eta, Bizkaiko ontzigtintza enpresak Beatriz Celayaren *Cien años navegando* (Ehun urte nabigatzen) liburua argitaratu du, ontziolaren aurrekariak eta bilakaera biltzeko. Erreportaje hau osatzeko liburu hori eta astekari honek eskuratu ahal izan dituen beste zenbait agiri baliatu ditugu.

Sestaoko Naval Ezkerraldeko industriaren historiako muinaren parte da, Babcock Wilcox (BW), General Eléctrica, Bizkaiko Labe Garaiak, Euskalduna eta beste enpresa handi batzuekin batera. Enpresa horien egungo egoera –bateren bat itxita dago eta beste asko guztiz eraberrituta– eta jabeek izan zituzten irabazi eskergak alde batera utzita, eskualdeko nahiz Euskal Herri osoko

**Sestaoko ontziolak eskaintza dibertsifikatu zuen garai bakoitzera egokitzeko, eta gerra, tren nahiz automobilgintza materialak, merkantzia ontziak eta gas ontziak egin izan ditu**



Ezker-eskuin eta goitik behera: *Conde de Zubiria* ontzia (1917), tornulari aprendiz (1922), helizearen nukleoan lanean (1931), engranajeak mozteko makinan (1932) eta L-30ean lanean (1933).

garapen ekonomikoa bultzatu dute, baita euskal langile mugimenduaren eta sindikatuen sorrera ere.

### Espainiar armada eta gerra korazatuak

Zubiriako kondeak bultzatuta eta bizkaitar nahiz ingeles entitateek sustatuta, 1908an gerra armada berregiteko elkarteak sortu zen Madrilan: la Sociedad Española de Construcción Naval, ontziola propioz ezean Ferrolgo eta Cartagenako armategiak baliatu zituen. Horixe izan zen Sestaoko Naval esaten zaion enpresaren hasiera. SECN gerra ontziak –merkantzia ontziak baino konplexuagoak– eraikitzeke prestatuta zegoenez, handik gutxira jardura zabaldu eta merkantzia ontziak ekoizten hasia erabaki zuen.

Hala, 1912an, Bizkaiko Labe Garaiek utzitako lur sailei esker, Sestaon merkantzia ontziak egiteko ontziola eraikitzen hasi ziren. 1916ko apirilaren 7an inauguratu zuten ofizialki, Factoría de Sestao izenez. Egun horretan bertan, gila jarri zieten hiru ontziri: *Conde de Zubiria* eta *Marqués de Chávarri* ontziei, eta *Alfonso XIII* transatlantikoari. Azken horrek, Espainiako Estatuko garai hartako ontzirik handienak, 14.500 tonako edukiera zuen, 17,5 korapiloko gehienezko abiadura eta 1.809 bidaiari hartzeko ahalmena.

1919an Naval nabarmen handitu zen, handik hurbil zegoen Astilleros del Nervión enpresaren sailak (58.000 metro koadro) eta instalazioak eskuratu baitzituen. Enpresa hori Jose María Martínez de las Rivasek





Hainbat ontzi egiten espezializatu da Naval. Ezker-eskuin, *Flamenco* ontzi kimikoa, *Marie Knutsen* petrolio-ontzia, *Nuevo Leon* kontainer-ontzia eta LNG gas-ontzientzako tankea.

## Lana bermatua du 2011 bitartean



DAGOENeko ehun urte dituen Sestaoko ontziola gaur egun osasuntsu dagoela dirudi, bere historian hainbat krisialdi jasan baditu ere. Oraingoz egungo krisialdiak ez dio eragin eta, kontratatutako ontziei esker, 2011ko martxora arteko lan karga bermatuta dauka. CNNren esku zegoen Naval 2005ean pribatizatu zutenetik, ontzi bakarra irten da ontziolatik, Sestao Knutsen norvegiar gas ontzia (argazkian), baina beste lau dituzte eraikitze prozesuan edo kontratatuta.

Navalek 400 langile finko ditu eta beste 1.200 azpikontratatuta. 2007an 240 milioi euro inguru fakturatu zituen, 2008an berdintsu, eta 2009an ere antzeko kopurua fakturatzea aurreikusten dute. Azken urteotan, emaitzak positiboak izan direla —etekinak izan dituztela— jakin arren, Navaleko arduradunek etekin horiek zehaztea saihestu dute.

Gogoan izan behar da Navalek, garai oparoenean, 3.500 langile finko izan zituela eta egun, 400 baino ez. Azpikontratatzeko oso handia da, 1.200 langilekoa. Hain zuzen, iragan apirilean, azpikontratutako langileek ontziolaren jarduera geldiarazi zuten, kontratazio politika salatuz: enpresak Euskal Herrikanpo prezio baxuagoetan kontratatzen dituzte langileak. Azkenean, enpresak soldaten "lehia desleiala" alde batera uztea onartu zuen.

Charles Palmer ingelesarekin batera sortu zuen 1888an, hiru gurutze ontzi korazatu egiteko. Egungo Navalen lur sailetan eraikitako korazatu horiek ez zuten luze iraun, AEBetako ontzidiak 1898ko Kubako gerran hondoratu baitzituen.

### ekoizpen aniztasuna: armak ere ekoizti zituen

Lehen Mundu Gerrari esker, 1900ean sortutako Euskaldunak nahiz Navalek ekipoak eta instalazioak zabaldu eta modernizatzeko aukera izan zuten. Horrek gerra osteko krisialdian eskaintza produktiboa egokitzea eta dibertsifikatzea erraztu zien. Hala, beren ekoizpen ahalmen guztia aprobetxatu zuten. Horrenbestez, 1924an, Gerra Ontzidiaren itsaspekoentzako diesel motorrak eta uretako tutu galdarak fabrikatzen hasi ziren Navalen. Halaber, tren materialen eta bidaiari autoen ekoizpena abiatu zuten.

Itsasontziak egiten jarraitu zuten. Edukiera gehienekoak 30.000 tonakoak ziren. Hala, 1930ean Espainiako Estatuan sekula eraikitako merkantzia ontzirik handiena bukatu zuten, *Cabo San Vicente*. Ontzi handienak mailatako batean muntatzen ziren, beste bi mailatan 18.000 tona arteko ontziak eraiki zitezkeen eta laugarrenean, aldiz, ontzi txikiak egiten zituzten, 5.000 tona artekoak. Espainiako Gerra Zibilean enpresaren ontzigintza jarduera eten egin zen. Hala ere, Sestaoko tailerretan lanean jarraitu zuten, artilleria jaurtigaia, munizioak eta kanoiak garraiatzeko gurdiak fabrikatzeko. 1950. urtera arte ontzien eraikuntzak ez zuen garai bateko protagonismoa berreskuratu. Tren materialak fabrikatzen jarraitu zuten, 1967. urtean alor horretako jarduera Beasaino CAFera (Compañía Auxiliar de Ferrocarriles) transferitu arte. Urte horietan Navaleko instalazioak pixkanaka berri zitezkeen edukiera handiko ontziak egiteko



eta, hala, 1970ean 130.000 tonako ontziak uretaratu zituzten.

### Naval eta Euskalduna AESAn sartu ziren

1969an AESA (Sociedad de Astilleros Españoles S.A.) sortu zen, kapital publikoa eta pribatua erdibana ipinita. Euskal Herriko zein Espainiako Estatuko ontziola gehienak sartu ziren erakunde horretan: Olabeaga eta Asua (Euskalduna) eta Sestao (Naval) euskal enpresak, eta Reïnosa, Cádiz, Matagorda, Sevilla, Manises eta Villaverde.

1980ko hamarkadan Europan eta mundu osoan ontzigintza sektorearen krisia lehertu zen eta 1984an Euskal Herriko nahiz Espainiako Estatuko ontziolak langile kopurua gogor murriztu behar izan zuten, 24.000 langiletik 12.000 baino gutxiagora. Euskal Herriari dagokionez, une hartako interes politikoez Euskaldunaren Olabeaga eta Asua fabrikak hondoratu zituzten, baina Naval salbatu zuten –ikus 6. orrialdeko koadroa–. Sestaoko ontziola Izar enpresa publikoan sartu zen 2000. urtean. Tarte horretan, edukiontzi, petrolio, kimika, ro-ro eta draga ontziak egiten espezializatu zen Knutsen, Transporte Marítimo Mexicano, Elcano, Artola eta beste zenbait ontzigilerentzat.

XXI. mendeko lehen urteetan, Navalek lehen gas ontzia egin du F. Tapias III S.A.

### Berrogei urtez esku publikoetan egon ondoren, 2005ean enpresa pribatuek eskuratu zuten, nagusiki euskal inbertitzaileek kontrolatzen duten CNN-ren bidez

ontzigintza enpresarentzat; 271 metro luze da eta 97.748 tonatoko edukiera du. Knutsenentzat beste bi gas ontzi egin ditu, baita hainbat draga ere. Euskal ontziolan egindako jauzi teknologiko handiak ahalbidetu du ontzi horiek egitea. Hala, nazioarteko hainbat eragileren eta ontzigintza sektorearen onespena lortu du. Gas ontzi horiek egitea zer den jakin dezagun, kontuan hartu behar da ia 300 metroko luzera dutela, ia hiru aldiz San Mameseko zelaia, eta itsasoratze-ko Portugaleteko zubiaren azpitik doi-doi pasa daitezkeela.

### Pribatizazioa, 2005ean

Ia 40 urtetan erakunde publikoen esku egon eta gero, enpresa pribatuen eskuetara itzuli zen Naval 2005ean. Prozesua ez zen batere erraza izan. Euskal Herriko bi familia enpresa talde pribatuk gestio bikaina egin zuten, ontzigintzaren krisialdi betean beren enpresak aurrera egitea lortu baitzuten: Murueta eta Zamakona ontziolak. Bi taldeak Sestaoko ontziola berenganatzeko lehiatu ziren. Azkenean, Murueta ontziolak, beste bazkide batzuekin batera, hala nola Ingetean, lortu zuen euskal ontziolaren kontrola. Horretarako, 2005ean CNN (Construcciones Navales del Norte) sortu zen eta elkarte honek erosi zion Izarri Sestaoko ontziola. ■

