

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LA FABRICACIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO EN LOS AÑOS VEINTE.

Jesús Romero González
Universidad de Cádiz

En la trascendida como sesión *patriótica* del 27 de noviembre de 1907 tanto Maura como Ferrándiz, su ministro de Marina, conseguían ganar el pulso a los parlamentarios que postulaban la innecesariedad del tremendo empeño presupuestario que suponía dotar la construcción de una nueva escuadra. Desde la pérdida de la flota en 1898 la recurrencia del tema en los mentideros políticos y en los círculos económicos fue constante. Resuelto el proyecto, si bien con el significativo voto de Costa en contra, en abril del año siguiente se publicaban las bases para el concurso de construcción. Y al hilo de la legislación provista por esas mismas fechas para la protección de la industria nacional, se subrayaba la preferencia por el capital, los productos y el trabajo de naturaleza nacional. En total, el negocio del siglo suponía una desembolso para el erario cercano a los 200 millones de pesetas: tres acorazados, tres destructores, 24 torpederos y 4 cañoneros, además de las habilitaciones de los arsenales de El Ferrol y Cartagena. Pero si bien la apuesta, y la filosofía, era de clara preferencia nacional, los malos resultados del plan de Rodríguez Arias, de veinte años atrás, dejaron la puerta abierta al capital extranjero como medida de respeto ante la sospechosa capacidad de nuestra industria, además, sostendrían otros, de como forma de pago al César por los favores recibidos¹.

Frente a las propuestas de los grupos industriales Schneider, Ansaldo y Tartiere-Palmer la adjudicación del proyecto recayó en la polémica Sociedad Española de Construcción Naval, una empresa de capital mixto hispano-británico constituida *in extremis* el 18 de agosto de 1908 bajo la condición suspensiva de ganar el concurso. Tras ese nombre, y con un 60% de participación en su capital, se encontraban apellidos del peso de Comillas, Zubiría, Urquijo, Arnús, Aldama y Girona; empresas como Altos Hornos, La Felguera, Construcciones Metálicas, la Trasatlántica, Vasconia, Talleres de Deusto; y bancos como Castilla, Bilbao, del Comercio, de Vizcaya, Hispano Colonial, de Crédito, de Barcelona, etc. El 40% restante, y en cumplimiento de lo dispuesto en las bases del concurso, quedó suscrito por las firmas británicas Vickers Sons and Maxim, Armstrong Whitworth Company, John Brown and Company y la John Jackson and Company.

En los plazos estipulados, la nueva empresa acometió el acondicionamiento de los arsenales que se le cedían, el acopio de los materiales necesarios para las construcciones y la puesta de las primeras quillas. Casi con puntualidad británica, y excusando los retrasos que las inmediatas circunstancias bélicas impusieron, la S.E de C.N., o simplemente La Naval, como se popularizó, fue entregando las obras contratadas. Y cercana la finalización del cumplimiento del contrato las opciones que se barajaron sobre el futuro de la sociedad fueron las de disolverla, cubierto el objeto con que se creó, o continuar a expensas de los previsibles nuevos encargos oficiales. Esto último, además, sostenido con los buenos resultados que estaba provocando la Ley para el Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas Nacionales sobre la demanda de construcción naval mercante. Las peticiones de varios navieros y las inmejorables expectativas para las obras civiles hicieron el resto. Desde 1912 La Naval sondeó el mercado en busca de un astillero donde poder emprender el negocio, dada la vinculación militar de los arsenales. En marzo del 14 la Compañía Trasatlántica le cedía su factoría puertorrealena de Matagorda, donde inicia su incursión en la construcción mercante.

Los años de la Gran Guerra influyeron positivamente en muchos sectores de la economía nacional. Susceptible a todo este tipo de variaciones económicas, la construcción naval experimenta durante estos años un inusitado arranque que, si bien se frena de golpe pasado el conflicto, multiplica el número de centros constructores. La Naval se sumó a la tendencia, y en enero de 1915 adquirió de Altos Hornos los terrenos de las marismas de Sestao, donde instaló inmediatamente el astillero del mismo nombre. En 1917 se daban los primeros pasos para la creación de una planta siderúrgica propia que acabara con los problemas del desabastecimiento propiciado por el conflicto y que arrojara el añorado deseo de la independencia tecnológica. Nació así Reinosa. Y poco después, en la buena coyuntura todavía, Altos Hornos le cedía la explotación del Astillero del Nervión, recién comprada por la siderúrgica a Martínez Rivas. En apenas un lustro La Naval se había convertido en el mayor constructor del país, no sólo de unidades militares, sobre las que llegó a disfrutar de un práctico monopolio, sino también de las mercantes, con la sólo competencia, durante mucho tiempo, de Euskalduna.

Si el final de la guerra mantuvo dividida la opinión de agoreros y expertos en torno a los términos en que tendría lugar la lógica y posterior reconstrucción, por la vía de los hechos se fue imponiendo el peor de los presagios. La nueva década trae consigo un primer quinquenio plagado de dificultades, de desconfianzas y, en definitiva, de quiebra del modelo de relaciones internacionales. En correlación económica: la vuelta al proteccionismo, la parálisis del comercio y la caída de los fletes, tres razones que socavan los frágiles cimientos del sector.

A medida que La Naval fue encajando los primeros síntomas de esta crisis volcó toda su infraestructura industrial hacia la diversificación. Si ya desde finales de 1918 estuvo negociando con empresas metalúrgicas, mineras, eléctricas y financieras la forma de hacer frente a la fantasmagórica demanda que se avecinaba, en los primeros meses de 1920, evidenciada ya la nueva tendencia económica, utilizó esos mismos contactos para trazar un plan anticíclico con el que conjurar las nefastas consecuencias de una inminente congelación de la demanda naval. En esa línea participó en la creación del Banco de Crédito Industrial e hizo pequeñas incursiones en el negocio de las electrificaciones. Y hacia el verano de 1920 acogía también de buen grado la propuesta de sus socios de Vickers de construir en sus instalaciones la parte mecánica del previsto concurso de electrificación del Pajares, por entonces en proyecto. Con ese fin inició una serie de contactos que la llevaron a alcanzar acuerdos de colaboración con las nacionales Sociedad de Electrificación Industrial, Altos Hornos, Babcock & Wilcox, Construcciones Metálicas, Beasain, La Maquinista y Grasset. Se trataba así de copar el mercado que las necesidades de todo tipo de material de transporte creaba. La concurrencia extranjera, una vez más, se concebía como la obligada colaboración de unas firmas que prestaban sobretodo la garantía técnica. Entre estas últimas estaban la Vickers Limited, por supuesto, la Westinghouse Electric Manufacturing Co., la Westinghouse Electric International Co., la Metropolitan Vickers Electric & Export Co. Limited, la Metropolitan Vickers Electrical Company, la Metropolitan Carriage Wagon Finance Co., y la The Badwin Locomotive Works².

Efectivamente, los años veinte conocen un inusitado desarrollo de los transportes en su acepción más amplia. El sostenido incremento del consumo eléctrico precipitó la rápida electrificación del país. Los transportes terrestres y en concreto el ferrocarril aparecen como dinamizadores de la economía, convirtiéndose así en objeto de racionalización e intervención pública. Durante los años de la guerra la renovación del parque motor y móvil ferroviario se había resentido de la dificultad de las provisiones materiales extranjeras. Junto a esto, el patente

envejecimiento de sus unidades, la sobreexplotación de algunas líneas, los efectos de la jornada de ocho horas, y la necesidad imperiosa de renovar y aumentar la red nacional aderezaron *el problema ferroviario*, resuelto a la postre con la intervención del Estado. Primero, la creación del Consejo Superior Ferroviario, más tarde, ya en la dictadura de Primo, el Consejo Superior de Ferrocarriles, con el objeto de dar cauce al Estatuto Ferroviario³.

En 1920 comenzó tanto la renovación del parque ferroviario como del tendido. Las subvenciones oficiales intentaron racionalizar el crecimiento a la vez que favorecer a la industria nacional frente a la extranjera. La Naval estuvo pronto en disposición de sumarse al negocio y arbitró las medidas necesarias, ya en franca recesión naval, para habilitar algunos de sus talleres como constructores ferroviarios. En esta iniciativa, sin embargo, no estuvo sola. Pronto se suman los talleres de Euskalduna, Talleres del Astillero y Astilleros de Cádiz, que encuentran así una diversificación lateral de su producción con eminente carácter contracíclico⁴.

El 25 de enero de 1921 se hacía público el primer concurso con cargo a los anticipos reintegrables del Estado. Constaba de 3.500 vagones, 132 furgones, 124 coches y 119 locomotoras. Los constructores nacionales contestaban la demanda con su reunión en la Agrupación de Constructores Nacionales de Vagones. La estrategia de aparecer juntos no pudo evitar la adjudicación de las locomotoras a la industria extranjera, pero retuvo, sin embargo, el lote de vagones para los fabricantes españoles, incapaces, de haber aparecido por separado, de hacer frente a ese volumen de obra. Por otra parte, esto permitía a todos ellos beneficiarse de la reducción de costes prevista en sus acuerdos preferenciales. De todo ello, La Naval recibió el encargo de construir 230 vagones de varios tipos.

Quizá todavía en el convencimiento de la pronta recuperación del sector naval, la dirección de la SECN trazó un plan en el que todas sus factorías del norte, a excepción de El Ferrol, se implicarían en el nuevo negocio. Sestao, Reinoso y Nervión formaban el triángulo en el que se construirían los encargos ferroviarios. Las tres factorías contaban con todo lo inicialmente necesario. Pero pronto fue Nervión la que ocupó las preferencias de la dirección. Sus instalaciones se fueron adecuando a ser la única factoría que se especializaría en la construcción de material ferroviario⁵.

CUADRO 1
MATERIAL FERROVIARIO CONSTRUIDO EN
NERVIÓN ENTRE 1922 Y 1936

AÑO	CANTIDAD	TIPO	COMPAÑÍA
1922	13	Coche 3ª	Betanzos-Ferrol
“	3	V. Cisterna	SECE
1923	12	Coche 2ª	Norte
“	19	Coche 3ª	Norte
“	10	Coche lujo	MZA
1924	8	Coche 3ª	MCP
“	3	coche 2ª	MCP
“	6	C. mixto 1ª-2ª	MCP
“	3	Coche 1ª	MCP
“	50	Ténder	Norte
“	6	Locomotora	Norte
“	1	Caja Tranvía	TEB
“	2	Coche 3ª	Betanzos-Ferrol
1925	12	Coche 2ª	Norte
“	20	Coche 2ª	MZA
“	12	Coche 1ª	MS
“	1	Coche 2ª	MS
“	2	Coche 3ª	MS
“	6	Tender	Norte
“	13	Coche 3ª	Norte
“	17	Vagón	SFG
1926	17	Coche correo	DGC
“	65	Vagón	Norte
“	15	Ténder	Norte
1927	6	V. Plataforma	MCP
“	4	Coche correo	DGC
“	10	Coche 2ª	Norte
“	10	Coche 3ª	Norte
“	20	Ténder	Norte
“	5	Coche 2ª	Norte
“	10	Locomotora	MCP
1928	21	Tren unidad	Norte
“	6	Coche butaca	Sur España
“	5	Coche butaca	Andaluces
“	2	Locomotora	West Galicia
“	10	Ténder	Norte
“	20	Coche 2ª	MZA
“	7	C. mixto 1ª-2ª	CNOE
“	14	Coche 3ª	CNOE
1929	5	Tren unidad	Norte
“	12	Tren unidad	Norte
“	5	C. mixto 1ª cama	CNOE

“	2	Coche salón	CNOE
“	1	Coche salón	DGFT
“	20	Coche 2ª	MZA
“	2	Automotor	Aznalcóllar
“	44	Vagón cisterna	CAMPSA
“	10	Vagón cisterna	CAMPSA
1930	8	Coche restaurante	CIWL
“	7	Coche lujo	Norte
“	50	Vagón plataforma	CNOE
“	10	Vagón plataforma	CNOE
“	20	Vagón cerrado	CNOE
1931	3	Coche lujo	Norte
“	14	Locomotoras	CNOE
“	10	Coche 3ª	CNOE
“	7	Automotor	CMM
“	7	Remolque	CMM
1932	6	C. mixto 1ª cama	CNOE
“	6	Coche 1ª	CNOE
“	6	C. mixto 1ª-2ª	CNOE
“	7	Automotor	CMM
“	7	Remolque	CMM
1933	10	Tren unidad	Norte
“	8	Automotor	CFBP
“	3	Furgón motor	CFBP
1934	2	Automotor	Norte
“	12	Coche correo	DGC
1935	3	C. Plataforma	SESA

Fuente: AHD, *Sociedad Española de Construcción Naval, Resumen de Obras* para los años 1921-1932; SECN, Actas Junta General, 29.5.1934, 28.6.1935 y 2.6.1936. Elaboración propia. (*) Las abreviaturas de las compañías de ferrocarril referidas se corresponden de la siguiente manera: Betanzos-Ferrol, con Compañía de Ferrocarril de Betanzos a Ferrol; SMMC, Sociedad de Material Móvil y Construcciones; SECE, Sociedad Española de Comercio Exterior; Norte, Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España; MZA, Compañía de Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante; MCP, Compañía de Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal; TEB, Tranvía Eléctrico de Bilbao; MS, Compañía de Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca; SFG, San Feliú, Guixols a Gerona; DGC, Dirección General de Comunicaciones; Sur España, Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España; Andaluces, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; West Galicia, Compañía West Galicia Railway; CNOE, Compañía Nacional del Oeste de España; DGFT, Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías; Aznalcóllar, Compañía del Ferrocarril de Aznalcóllar al Guadalquivir; CIWL, Compañía Internacional Wagons Lits; CMM, Compañía del Metropolitano de Madrid; CFBP, Compañía de Ferrocarril de Bilbao a Portugalete; SESA, Standar Eléctrica SA.

Al mismo tiempo se inició una serie negociaciones con las compañías de ferrocarril para ofrecerles los servicios de las distintas factorías en la reparación de sus unidades. Así, en enero se daba cuenta del convenio suscrito con Norte para la reparación de vagones en los talleres de

Reinosa, comenzando los envíos en ese mismo mes. El 9 de febrero se visitaba al director general de MZA con los mismos fines. Esta vez se ofrecían los servicios de Sestao para la reparación de 100 vagones al mes⁶.

Tras acabar los trabajos entremanos en el momento de la cesión a La Naval, Nervión comenzó su reorientación industrial transformando talleres - como el de artillería que pasaría a ser el de montaje de coches - y levantando otros nuevos como los de barnizado, tapicería, pintura y auxiliares. Aquí se construyó por primera vez locomotoras de propulsión eléctrica y coches metálicos. Del mismo modo, funcionó también como proveedor de bastidores y cajas de fuego de los Talleres de Carde Escoriaza. Toda la década de los veinte mantuvo esta especialización industrial. Ya en los años treinta con el desarrollo de las compañías de dedicación específica a estas construcciones y con la ralentización de la demanda ferroviaria, Nervión siguió explotando la vía de las construcciones alternativas entrando en el mercado de la fabricación de camiones y vehículos industriales, de la mano de la casa francesa Societé d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie, fabricantes de los Somua. De sus instalaciones salieron durante los primeros años treinta volquetes, tanques, abatibles, toldos, camiones de transporte, regaderas y blindados bajo la marca Naval-Somua. Su maestranza pudo escapar así a las continuas reducciones de personal y amenazas de cierre del resto de las factorías de la sociedad.

1. El caso de Matagorda

La factoría de Matagorda, adquirida por La Naval a la Trasatlántica en 1914, fue destinada a la construcción naval mercante. En especial, y por los vínculos con la naviera de los Comillas, su cartera de pedidos encontraba preferente ocupación en el ambicioso plan de renovación de la flota de los López, así como en las continuas labores de reparación y carena de sus más de treinta unidades. Aparte de ello, el mercado del astillero puertorrealense se abría a cualquier construcción o reparación mercante. Así quedaba reflejado en el organigrama trazado por la Sociedad.

En principio las expectativas eran prometedoras. Durante 1920 se acababan las obras de habilitación del *Manuel Arnús*, primero de los dos grandes trasatlánticos encargados por Comillas, y se proyectaba la construcción del segundo. La prensa recogía impresiones y triunfalistas sobre la actividad del astillero como la que sigue:

“...en el Norte y en el Sur de España el trabajo de la construcción naval y el de las industrias que con él se relacionan, no paran ni de día ni de noche. Siguiendo así, el porvenir es nuestro”.

No podían imaginar entonces que apenas pocos meses después la situación sería bien distinta. Así, para el verano de ese mismo año se constituía en Puerto Real un fondo benéfico de 9.000 pesetas aportadas por el Ayuntamiento de la ciudad, la Compañía Trasatlántica y la SECN para dar trabajo a los obreros despedidos. El dinero se distribuiría en jornales mínimos, aplicados al arreglo de las calles. Desde el astillero se envían ruegos al Consejo de Administración dando noticia del estado de los trabajos y de la urgencia de contratar nuevas obras para mantener el nivel de empleos. Y desde Madrid la única solución que se apunta es la de recomendar al resto de talleres que envíen a Matagorda las obras auxiliares de las que puedan prescindir, recomendación poco útil teniendo en cuenta que la actividad de aquellos tenía niveles similares a la de ésta⁷.

Otra solución que se apuntará más adelante será la de pedir a la Compañía Trasatlántica que activara los trabajos pendientes con la Sociedad, pero ésta, afectada también por los mismos síntomas, no sólo no podía acelerar sus pedidos sino que acabó suspendiendo los que se estaban realizando para la construcción del nuevo trasatlántico. A finales de 1923 la crisis se acentúa. La correspondencia entre la factoría y Casa Central en esos meses llegó a ser bastante gráfica, pidiéndose trabajo para *entretener al personal, sin que se irroque mayor perjuicio a la Sociedad que el que proviene de la falta casi absoluta de obra*⁸.

1.1. La producción de material ferroviario

Pero la crisis de los primeros años veinte condicionó la supervivencia de muchos de estos centros a la diversificación de su oferta como única tabla de salvación frente al rosario de quiebras y cierres de empresas. La aplicación de políticas contracíclicas encontró acomodo en los estatutos de La Naval con la apertura de sus negocios hacia el extenso mercado de los transportes. Y pese a la rigidez y alta especialización de sus factores productivos, las instalaciones de sus factorías se fueron adaptando hacia la construcción de un nuevo producto en el que no se tenía experiencia y para el que sus habilitaciones mostraban una relativa flexibilidad.

Hasta Matagorda, relegada del proyecto inicial, y atravesando los primeros efectos negativos de la crisis, llegó en febrero de 1921 un ofrecimiento de la dirección de la Sociedad invitándola a participar en el nuevo negocio. El astillero, que a lo largo de los años de la guerra fue modernizando y ampliando sus instalaciones, vio en ello la posibilidad de conjurar los despidos y la falta de obra que se avecinaba y, a manera de ensayo, aceptaba la propuesta de su dirección⁹. La iniciativa para Matagorda no era novedosa. Ya en los primeros años del siglo hubo de acoger en sus instalaciones la construcción de material ferroviario minero para entretener a sus operarios y evitar así el peligro acechante de un eminente cierre y la consecuente desmembración de su maestranza, uno de sus mayores valores. Entonces fueron vagones para las compañías de minas de Aller -del grupo de los Comillas-, para el ferrocarril minero de Aznalcóllar - donde también los socios *trasatlánticos* tenían intereses-, y para el Rif -con vínculos con el astillero-¹⁰.

El primer lote de construcciones adjudicado a La Naval fue de 230 vagones. De ellos 190 eran jaulas para MZA, 10 cisternas para Andaluces y 30 para MZOV. Los 10 cisternas fueron asignados a Matagorda, dada la cercanía de la factoría con el domicilio sevillano de la compañía, y el resto a Nervión. Pero la prolongada huelga de los metalúrgicos bilbaínos, que paralizaron los talleres durante varios meses, hizo inviable el cumplimiento de los compromisos de la Sociedad. Ello, además de incurrir en las penalidades estipuladas por retrasos, crearía en este primer pedido una imagen poco conveniente de la formalidad de la empresa que podría hipotecar adjudicaciones futuras. Y en esa situación la Sociedad no tuvo otra alternativa que trasladar la totalidad de las construcciones hasta Matagorda.

El plazo de entrega de las unidades contratadas se estipulaba para los 190 jaulas en 14 meses a partir de la fecha de firma del contrato, debiéndose entregar en diciembre de 1922. Pero por razones ajenas a la factoría la entrega se retrasó. En octubre de ese año el Director General de Obras Públicas se dirige tanto a la Sociedad como a la Compañía Euskalduna, encargada de hacer 60 vagones jaulas que junto a los 190 completaban la serie de 250, recomendando la aceleración de los trabajos. Y si el astillero vasco cumplía los plazos, Matagorda tan sólo pudo acabar 57 de los 190, retrasando los 133 restantes hasta el año siguiente. En esos mismo términos se expresaba el

representante de la MZOV, que el 15 de enero de 1923 se dirigió a la Sociedad informando del dictamen favorable de la R.O. del día 6 ampliando el plazo de entrega de los 30 vagones para comprometidos hasta finales del mes en curso¹¹.

Las mismas urgencias que con los contratos anteriores se sufrirán en la construcción de una serie de 68 unidades para la Betanzos-Ferrol. La adjudicación comprendía 20 vagones cerrados, 30 de borde bajo, 10 jaulas, 4 plataformas y 4 furgones. En su construcción se dejaron sentir las mismas dificultades que en las construcciones anteriores. Fundamentalmente se trataba de la tardanza en los suministros, contratados muchos de ellos con Reinosa. Ello hacía, junto a razones de inexperiencia y organización del trabajo, que los balances de estas primeras obras no fueran halagüeños. Así, en conversaciones posteriores donde se trataba la adjudicación a Matagorda de nuevo material, la Dirección de la factoría disculpaba la actuación de esta manera:

“... Queremos hacer notar que no debe tomarse como muestra de los resultados que podamos obtener en esta factoría, los obtenidos en la construcción de los vagones anteriores, pues en ella mediaron circunstancias anormales que no sólo han influido en el coste de un modo grande, sino en los plazos de entrega; además, de los 300 vagones había varios tipos distintos, lo cual es otra causa de encarecimiento”¹².

Los trabajos anteriores se alternaron con la finalización de 10 coches de 1ª para Andaluces, comenzados a construir en Bélgica antes de la Guerra, y trasladados a Matagorda, dadas las dificultades para su conclusión, a falta de los trabajos de suspensión, choque y tracción, así como los de forja, tapicería y ebanistería¹³.

Así se cerraron los tres contratos iniciales de construcción de material ferroviario en Matagorda en los primeros años veinte. Los contratos comprendían la aceptación por parte del constructor de todas las bases generales y específicas de la obra. En ellas se detallaba el material contratado, los plazos, las características cuantitativas y cualitativas de los materiales a emplear, el precio, las inspecciones, certificados y derechos de una y otra parte, todo ello a lo largo de un articulado que también preveía penalizaciones por retraso en la entrega del material.

A estos primeros años de la década seguirá un período de escaso trabajo. Las adquisiciones de material motor y móvil por parte de las compañías se ralentizan, y la cooperación que venía prestando el Estado entra en un enfriamiento determinado por la difícil coyuntura política de esos años y la llegada del General Primo de Rivera. Hasta la puesta en marcha del Estatuto Ferroviario y los nuevos programas de adquisición de 1926 y sucesivos, concertados entre las compañías y el Estado no resurgirá de nuevo la construcción masiva. El mercado se mantenía con limitados concursos de suministros y con los contratos de reparación de material viejo. Matagorda será una de las primeras en notar la contracción, no sólo por ser una factoría naval que ha de competir con empresas especializadas en ese tipo de construcciones, sino también porque la dirección de la Sociedad se inclinará siempre por asignar los concursos adjudicados a ella a los talleres del norte. No en vano la factoría de Nervión había sido la única especialmente acondicionada para este tipo de obra.

Durante estos años la factoría presentará proposiciones a cuantos concursos esté en su mano acudir. Todos ellos resultaron infructuosos, aunque el problema no era sólo de información,

también de mercado. En ocasiones, tras pedirle a Matagorda formar cotización para alguna obra, al final se presentará la oferta de Nervión. La razón de este comportamiento por parte de Casa Central era de orden económico. En efecto, la situación geográfica de Matagorda distaba mucho de ser competitiva. Por una parte los presupuestos se inflaban por el coste de transporte de los materiales necesarios, que siempre venían del norte, bien de España, bien del extranjero; por otra parte, también los gastos de transporte para entregar el material acabado en los domicilios de las compañías ferroviarias era mayor. Así pues, aquí radica un serio problema para la producción de esta década.

Entre 1923, año en que se acaba la ejecución de las obras contratadas, y 1926, en que empiezan las construcciones de los nuevos planes del Estatuto Ferroviario, la factoría se dedicó a las reparaciones. Y con éstas va a ocurrir como con las obras nuevas, la distancia a que se encuentran los proveedores y las principales líneas va a condicionar el trabajo. Será Andaluces quien se convierta en el mayor suministrador de obra, dada la cercanía, reparando en Matagorda 68 vagones en 1924 y 202 y 3 coches al año siguiente. Para esas mismas fechas también se efectuarán las reparaciones de 8 coches y 4 coches correo, respectivamente, para la Dirección de General de Comunicaciones. Durante 1926 continúan las reparaciones para Andaluces, con 144 vagones y 3 coches, así como para la Dirección General con 4 coches¹⁴.

Habrán también conversaciones para dedicar el astillero a la reparación de locomotoras. Un primer contacto se produce en 1921 cuando la Dirección de la Sociedad informa sobre el ofrecimiento hecho a MZA para reparar sus locomotoras en Sestao y Cádiz. Más tarde será Matagorda quien negocie directamente con Andaluces la reparación de su parque motor. En una carta del verano de 1922 leemos:

“... queda convenido por la presente que la Sociedad Española de Construcción Naval reparará en sus talleres de Matagorda, calderas de locomotoras pertenecientes a esta Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”¹⁵.

Para ello se confeccionó una lista de precios que contemplaba toda la gama de reparaciones posibles en una locomotora. Para las primeras se arbitrará una fórmula propuesta por Matagorda para la valoración del trabajo, ya que se carecía de experiencia en este campo. La fórmula era la siguiente, donde A responde al importe total, J al importe de la mano de obra y M al costo de los materiales empleados:

$$A = 1,15 (1,40 J + 1,05 M)$$

Pese a todo, nunca se llegaron a reparar locomotoras, mucho menos a construirse. En una entrevista celebrada en Málaga entre el señor Rahola, representante de Andaluces, y el Sr. Botín, de la SECN, para la futura construcción de material ferroviario en Matagorda, se pone sobre la mesa la falta de capacidad tanto de maquinaria como de mano de obra especializada para la construcción de locomotoras. En el informe que emite Botín califica de *impresión personal suya* la observación hecha por Rahola, quien había citado el ejemplo de La Maquinista, que aunque poseía la técnica suficiente, la falta de personal especializado rebajaba a la mitad su potencialidad¹⁶. Probablemente la opinión del representante de Andaluces fuera más que una simple impresión. A nivel de compañías debía existir un directorio, del que se excluiría Matagorda, al que acudir en caso de necesidad de locomotoras. Esta idea la avala el hecho de que no hayamos encontrado ninguna invitación donde se

requiriera a nuestra factoría a participar en algún concurso para la adquisición de material de esta naturaleza. No hay que olvidar, por otra parte, que la división de trabajos dentro de la Sociedad asignaba la construcción de locomotoras a los talleres del norte.

CUADRO 2
MATERIAL FERROVIARIO CONSTRUIDO
EN MATAGORDA, 1921-1930

AÑO	COMPAÑÍA	TIPO	CANTIDAD	PTAS. C/U
1922	MZA	V. Jaula	190	17.480
	Andaluces	Coche 1 ^a	10	65.000
1923	Betanzos-Ferrol	V. Cerrado	20	16.000
	“	V. Borde Bajo	30	12.500
	“	V. Plataforma	4	31.000
	“	V. Jaula	10	19.000
	“	Furgón	4	29.000
	MZOV	V. Cerrado	20	16.130
	“	V. Cerrado	10	14.980
	Andaluces	V. Cisterna	10	15.840
1927	“	V. Cerrado	25	13.250
	“	V. Cerrado	25	12.550
	“	V. Cerrado	50	11.500
	“	V. Gasómetro	2	19.500
	“	V. Plataforma	10	28.180
	“	V. Borde 1,5 m.	100	12.350
	Sur España	V. Borde 1,5 m.	50	9.300
1928	Andaluces	Coches 1 ^a y 3 ^a	10	124.300
	Sur España	Coches 1 ^a y 2 ^a	8	134.985
	Andaluces	Coches 1 ^a y 2 ^a	5	136.763
1929	“	V. Jaula	12	15.500
	Quintanar	Furgón	2	18.445
	Andaluces	V. Cerrado	75	9.100
	MZA	Coche 3 ^a	10	96.150
1930	“	V. Cerrado	140	9.120

Fuente: AHD, Caja 69, “Relación de las Obras de Material Ferroviario construido en la Factoría”; *Sociedad Española de Construcción Naval. Resumen de Obras*, para los años 1921-1930. Elaboración propia. Para las abreviaturas de los nombres de las compañías puede verse pie de Cuadro 1.

Un segundo período de adquisición de material motor y móvil por parte de todas aquellas compañías acogidas al Estatuto se abre en 1926. Efectivamente, en esta fecha se saca a concurso un nuevo plan que preveía la construcción de 195 locomotoras, 160 coches, 422 furgones y 4.790 vagones. A la SECN se le asigna la construcción de 10 locomotoras, 25 ténderes, 35 coches y 287 vagones, y de ellos la factoría de Matagorda se logra hacer con 212 vagones de diverso tipo y 10

coches de 1ª y 3ª correspondientes a Andaluces. Los años siguientes de 1927 y 1929 fueron también de fuerte expansión de los planes del Estatuto. El astillero participó activamente en las nuevas adjudicaciones, construyendo diferentes unidades para Sur de España, Andaluces, Villacañas-Quintanar de la Orden y MZA.

Otros trabajos de esta década que tuvieron el mismo efecto que estas construcciones y que de la misma forma se alejan de la producción normal del astillero fueron todos los relacionados con la construcción de elementos metálicos. Entre los de mayor envergadura estaban las construcciones de puentes, de las que se hacen tres: el puente de La Florida, sobre el río Guadalete, hecho en 1923 para la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles; cuatro tramos parabólicos de 62 metros para el puente sobre el río Guadiaro, en 1925; y tres tramos metálicos de 48 metros para el puente sobre el Caño de Sancti Petri, en 1928. Una adjudicación más fue la de dos carros de 20 metros, tornos y motores para el varadero del puerto de Alicante, en 1923. También se hicieron las estructuras metálicas para los talleres de San Carlos, para el hangar de Construcciones Aeronáuticas y para la Azucarera de San Rafael, de Villarrubia, en Córdoba. Todos estos trabajos se inscriben en momentos de falta de obra naval, paliando en cierta medida la total ausencia de actividad del astillero¹⁷

1.2. Los medios

Dado el carácter coyuntural de las fabricaciones ferroviarias dentro de la SECN, uno de los mayores empeños de la Dirección fue maximizar los medios técnicos y humanos con que contaba, sin necesidad de fuertes inversiones suplementarias. Si bien esta consigna era de aplicación general, en los Astilleros de Nervión se va a habilitar el taller de artillería para el montaje de coches y vagones, así como otros pequeños talleres auxiliares: ebanistería, barnizado, tapicería, etc. Esto era lógico si se tiene en cuenta que Nervión debía ser la cabeza rectora de estas fabricaciones dentro del organigrama trazado por la Sociedad, si bien contrasta con la escasa consideración que se practica en ese sentido con la factoría gaditana.

Cuando Matagorda se decide a iniciar los trabajos de construcción y reparación de material ferroviario, la única dificultad que encuentra es la del espacio. En esos momentos se estaba acabando con las obras de desviación del Caño de María, a falta del relleno del terreno ampliado. La capacidad momentánea de la factoría era reducida, pudiéndose albergar entre 15 o 20 unidades sin necesidad de hacer obras de importancia. Además se contaba con el empalme del Trocadero que conectaba con la línea de Andaluces, lo que facilitaría la entrada de material a reparar, así como la salida de reparaciones y nuevas construcciones.

Respecto al personal y medios técnicos se debía aprovechar tanto a los obreros que hubiera en esos momentos en la factoría como el herramental disponible. El montaje de vagones ocupaba principalmente a los herreros de ribera, los carpinteros mecánicos y los ebanistas, además de trabajos de forja, pintura, etc. El de coches es más complicado, haciendo falta intervenir muchas más profesiones por la dificultad y precisión que requieren. En cuanto a las herramientas, los talleres no siempre contaban con las necesarias, dándose el caso de que a veces se rechace algún trabajo por no contar con el material preciso¹⁸.

La escasez de medios va a suponer un lastre que condiciona que los presupuestos presentados sean casi siempre más elevados que el resto de las propuestas, al tener que adquirir

mucho material ya elaborado. Esto, unido a la escasez de trabajo, no va a permitir beneficiarse de las ventajas de la producción continuada. Estas razones estarán siempre presentes en las cotizaciones de la factoría, valga para ello esta carta dirigida a la Dirección de la Sociedad con motivo de la construcción de 5 vagones frigoríficos para las pescaderías coruñesas:

“... Con respecto al precio cotizado, que era efectivamente algo elevado, fue fijado teniendo en cuenta que se trataba de construir solamente cinco vagones y que esto, que para toda fábrica representa un inconveniente, lo era mucho más para nosotros que actualmente tenemos suspendida toda fabricación de material de esta clase pues así no cabe aprovechar el entrenamiento del personal, ni las ventajas en la adquisición de elementos, gestiones para el envío de los mismos, inspecciones, etc., supone tener en construcción otros vagones en los que se empleen elementos iguales a los de los proyectados”¹⁹.

Como se apuntaba, la construcción de vagones es mucho más sencilla que la de coches. una ventaja fundamental supone el hecho de que los vagones pueden ser montados a cielo abierto sobre raíles, cosa que no ocurre con los coches, para los que hace falta habilitar talleres especiales. Tras las primeras asignaciones de material a la factoría, todas ellas de vagones, la Dirección creyó conveniente adentrarse también en la construcción de coches, para lo que proyecta la instalación de unos nuevos talleres. El proyecto data de 1921 y contemplaba dos modelos de talleres, definitivos y provisionales:

A.- Talleres definitivos: Esta solución pasaba por la compra de la salina de San Luis, colindante con la factoría y propiedad de la Compañía Trasatlántica. De ella sólo se ocuparía una parte, dejando el resto para futuras ampliaciones. En el terreno ocupado se instalarían 4 vías de 100 metros de largo con capacidad para almacenar 400 ejes montados. Estas vías estarían comunicadas con otra de 160 metros de larga donde se montarían los bastidores. El último tramo de la vía, antes de que entrara en las naves cubiertas, estaría techado y contaría con un foso desde donde instalar los frenos. Contemplaba la construcción de doce naves, a las que pasa la estructura anterior por medio de un transbordador, con cinco metros de ancho por 50 de longitud. En las distintas naves, que no tendrían separación interior, se procedería al montaje definitivo de los bastidores, la instalación de materiales labrados, el barnizado, la pintura, la tapicería, etc.

B.- Talleres provisionales: Para ello no haría falta adquirir nuevos terrenos, sino que se aprovecha el parque de materiales, donde se instalarían 10 naves de 5 metros de ancho por 25 de largo, con dos carretones que las pondría en comunicación con las vías de acceso de los coches. La estructura formal del edificio era mucho más ligera que en el caso de la solución definitiva.

La Dirección de la factoría recomienda los beneficios de la solución definitiva frente a la provisional, aunque reservó la decisión a Madrid. La diferencia de costes era de 227.288 y 220.318 para la primera, en función de si se preferían las armaduras metálicas o de hormigón, respectivamente, frente a las 96.340 de la segunda. Con cualquiera de las dos soluciones se podría hacer frente a la demanda, aunque sólo la definitiva garantizaría un mayor volumen de trabajo o una urgente necesidad de ampliación.

La memoria se envía a Madrid con la esperanza de que un próximo concurso de coches cama para la Compagnie Internationale des Wagons Lits valide el proyecto de nuevos talleres de la

factoría. En principio la Gerencia, que fue la que solicitó el estudio del proyecto al ingeniero Botín, remite la evaluación del proyecto a la Dirección de la Sociedad. Poco después resolvía contestando que tras abandonar la posibilidad de presentar proposición al concurso de coches cama la construcción de los talleres se hacía innecesaria²⁰.

El asunto quedó archivado algún tiempo, pero a finales de 1924 las reparaciones que se efectúan para Andaluces vuelven a crear problemas de espacio, de acopio de materiales y de una zona cubierta para el montaje de coches. Esto plantea otra vez la urgencia de contar con nuevos elementos, y así se pone de manifiesto a la Dirección²¹.

Por indicación de la Sociedad se hace un nuevo presupuesto de mínimas necesidades que comprendía la instalación de talleres por valor de 92.800 pesetas, un transbordador por 4.200 y el tendido de vías por 33.967, resultando en total 130.967. El proyecto se estudia en la Comisión Ejecutiva que acuerda aprobarlo por la suma de 131.000 pesetas con cargo a la partida de Aumento de la Capacidad Industrial²².

A principios de 1925 se procedía a la construcción de las 6 naves de 50 metros de largo por 5,5 de ancho, dos transbordadores y una red de vías suficiente para los trabajos de intemperie, sobre los terrenos que se había comprado a la Compañía Trasatlántica. La mayoría de los elementos para su construcción se adquieren a Altos Hornos de Vizcaya, contando también con piezas de La Carraca, Ollero y Rull, etc. Entre la maquinaria que se compra figura un motor trifásico con resistencia metálica para su arranque y un cuadro de motores con protección de hierro de AEG Ibérica de Electricidad, un cuadro de distribución Siemens Schuckert Industria Eléctrica S.A., una máquina vertical de barrenar, un contramarcha de Guilliet Hijos y Cía y gatos de cremallera de Sebastián Antolín Calvo, además de otros materiales como alambre recocido, enchufes americanos, armaduras para lámparas de 40 bujías, etc.

1.3. El precio de la diversificación

La idea principal que se obtiene a la hora de establecer cual fue el resultado económico de estas construcciones es, sin duda, la de fracaso. En línea generales la construcción de material ferroviario no va a aportar a la cuenta de la factoría ningún ingreso en concepto de beneficio. Lejos de esto, los lógicos cargos de materiales, jornales y gastos generales se verá a veces sobrecargados por multas en retrasos por entrega. Pero antes de analizar someramente los resultados conviene indicar que la partida de gastos generales estaba formada normalmente por el 5% sobre los materiales, el 40% sobre los jornales y el 10% sobre otros gastos.

El resultado obtenido en los dos primeros trabajos era bastante desalentador. En no pocas ocasiones el saldo es negativo para el astillero y en muchos otros casos resulta ajustado. El caso de los 190 jaulas para MZA es el único que comprende en su presupuesto 354.122 pesetas en concepto de gastos generales, cargo que para el resto de las fabricaciones no existe y por lo que, aún apareciendo negativo en el cuadro, se llegan a cubrir los gastos de construcción y obtener casi 270.000 pesetas, cifra que representa aproximadamente el 8% del costo total de la obra, y que se mantiene por debajo de lo que supondría un beneficio industrial normalizado, pero que a la postre supone el mayor porcentaje de ingresos de este primer período.

Para los vagones de Betanzos-Ferrol el beneficio global fue del 3%, no incluyendo, tampoco, los gastos generales. Arrojan cifras positivas los 4 furgones para equipaje, los 11 vagones

de bordes bajos sin freno, los 19 de bordes bajos con freno de husillo y los 10 jaulas con freno de vacío y husillo para ganado, y son negativos en los casos de las 4 plataformas o *trucks* para carriles y maderas, con freno de husillo, y los 20 vagones cerrados.

En el computo total por capítulos, el 72,75% del costo de todas las construcciones corresponde a materiales y sólo el 22% a jornales. Ello evidencia el corto valor añadido de estos trabajos, toda vez que los materiales se adquieren manufacturados o semielaborados en el mejor de los casos, limitándose el personal del astillero casi exclusivamente al montaje de las unidades. Por compañías, con Andaluces los jornales llegan a representar el 27% del gasto, ayudado sin duda por la drástica reducción del capítulo de *Otros gastos* que se sitúa en menos del 1%. La explicación a esta cifra la hallamos en el bajo coste que genera el transporte de los 10 vagones cisternas al lugar designado para su entrega, la estación de San Jerónimo de Sevilla. A diferencia de este caso, el resto de las compañías establecían la entrega en Valladolid para la MZA, en Medina del Campo para la MZOV, y en Betanzos para la Betanzos-Ferrol, lo que supone un notable incremento del porte y gastos anexos. Ya desde estas primeras construcciones se van arrastrando números rojos en el balance del material ferroviario.

En el segundo período, y a diferencia de las primeras construcciones, a todas se les aplica los gastos generales, aunque hay que diferenciar entre los coches y los vagones, ya que si todos se cargan con los porcentajes arriba indicados, los coches están exentos del 10% sobre otros gastos. El beneficio sigue siendo reducido en el mejor de los casos y negativo cuando peor. Si consideráramos los vagones construidos en 1927 y 1928 para Andaluces y Sur de España como una sola obra y sumáramos sus resultados, obtendríamos un saldo positivo de 55.380 pesetas. Sin embargo, esa cifra se convierte en 157.000 pesetas negativas cuando le sumamos algunos cargos no contemplados en su balance: 82.640 pesetas en concepto de multas y 129.800 que corresponden a un reparto de beneficios con cargo a estas obras practicado en el ejercicio anterior a su conclusión.

La tónica deficitaria se extiende también a las últimas construcciones. Tan sólo en el caso de los 10 coches para MZA el balance es positivo. Y en cualquier caso, éstas serán las últimas obras ferroviarias de Matagorda. En 1930 se paralizó la producción de este tipo de construcciones en el astillero. La conclusión de esta etapa coincide con una cierta recuperación en las obras navales, si bien ello no explica del todo el abandono, ya que las factorías del norte, participando de la misma coyuntura alcista en la construcción naval, van a continuar por algunos años más en el negocio del material ferroviario.

Considerando lo visto hasta aquí, el continuo quebranto financiero hubiera puesto pronto fin a las construcciones ferroviarias de no haber mediado otro tipo de razones que mantuvieran el interés. La razón de más peso fue sin duda la falta de trabajo y la necesidad de conservar abierto el establecimiento con una plantilla mínima que garantizara las reparaciones y los trabajos del momento, así como la construcción de posibles pedidos de nueva obra mercante. La idea general queda reflejada en las siguientes carta de la dirección de la factoría a Casa Central:

“... nos atrevemos a indicar a Vds. que si se trata de obtener una buena utilidad en construcción de vagones, no creemos que podamos hacerlos en esta factoría, pero que si sólo se busca hallar trabajo para sostener el núcleo de obreros base de la reorganización de ella sería conveniente pensar que la solución

de construir aquí (...) es menos perjudicial para la Sociedad que sostener la situación de turnos que tan malos resultados está dando”²³.

CUADRO 3
RESULTADO ECONÓMICO DE LAS CONSTRUCCIONES FERROVIARIAS
DE MATAGORDA EN LOS AÑOS VEINTE

COMPAÑÍA	NÚMERO	TIPO	COSTE	FACTURA	BENEFICIO
MZA	190	V. Jaula	3.405.485	3.321.200	-84.285
Andaluces	10	V. Cisterna	166.018	158.400	-7.618
MZOV	20	V. Cerrado	311.124	322.600	11.476
“	10	V. Cerrado	148.792	149.800	1.008
Betanzos-F.	4	V. Furgón	110.836	116.000	5.163
“	4	V. Plataforma	125.616	124.000	-1.617
“	11	V. Borde	110.706	137.500	26.794
“	20	V. Cerrado	332.573	320.000	-12.573
“	19	V. Borde	234.852	237.500	2.648
“	10	V. Jaula	176.616	190.000	13.384
Andaluces	50	V. Cerrado	508.145	575.000	66.855
“	25	V. Cerrado	305.238	331.250	26.012
“	25	V. Cerrado	313.256	313.750	494
“	2	V. Gasómetro	63.656	39.000	-24.656
“	10	V. Plataforma	371.767	281.800	-89.967
“	100	V. Borde	1.181.138	1.235.000	53.862
Sur España	50	V. Borde	442.220	465.000	22.780
Andaluces	10	Coche 1ª y 3ª	1.295.960	1.243.000	-52.960
Sur España	8	Coche 1ª y 2ª	1.174.822	1.079.860	-94.942
Andaluces	5	Coche 1ª y 2ª	641.224	683.815	42.591
Sur España	12	V. Jaula	212.347	186.000	-26.347
Quintanar	2	V. Furgón	58.567	36.890	-21.677
Sur España	75	V. Cerrado	746.422	682.500	-63.922
MZA	10	Coche 3ª	873.980	961.500	87.520
“	140	V. Cerrado	1.446.243	1.276.800	-169.443

Fuente: AHD, Caja 248 y 274. Varios expedientes de costos de construcción de vagones; Caja 285, “Apuntes para el balance de 1927-1930”. Elaboración propia. Para las abreviaturas de los nombres de las compañías puede verse pie de Cuadro 1.

1.4. Los proyectos frustrados

Tan importante como el estudio de la producción efectiva de la década puede resultar también el de aquellos anteproyectos que nunca se realizarían. Con ellos se comprende mejor la realidad de este período de construcciones ferroviarias, analizando el mercado existente, la diversidad de subproductos susceptibles de fabricarse, la dinámica de los concursos de adquisición, la formación de presupuestos y las razones del fracaso.

Son muchos los anteproyectos que se formular en Matagorda para concurrir a los concursos de adquisición de esta época. Entre los primeros está el de suministrar coches y furgones para el ferrocarril suburbano de Málaga. Este se pensaba hacer en colaboración con La Carraca, que

proporcionaría las cajas de engrase, topes y frenos, y Reinoso, con los bogies y piezas especiales, para ser montados finalmente en Matagorda. El proyecto no salió adelante, como tampoco tuvo éxito la consulta confidencial que realiza Casa Central a la Dirección de la factoría con el propósito de sustituir, a instancias del Ministerio de Fomento, la construcción de dos coches de los encargados para Betanzos-Ferrol por uno de lujo para la Dirección General de Obras Públicas. Matagorda accede al cambio siempre que se realicen algunas obras de acondicionamiento de la factoría, cosa que Madrid no acepta. Otras veces las razones por las que no se construirá determinado material son ajenas al astillero. Este es el caso de los coches vagones previstos para la Compañía de Ferrocarril de Vitoria a Estella, en el que después de hecho el presupuesto la dirección de la SECN decide abstenerse de concursar. La renuncia se debió a un acuerdo con Cardé Escoriaza por el que ésta se presentaba sola con la condición de pedir los bastidores, bogies y piezas forjadas y fundidas a aquella. Aunque no se trataba de un pedido importante, es evidente que esta solución redundaba en beneficio de Reinoso y en contra de los intereses de Matagorda²⁴.

Pero sin duda los proyectos más ambiciosos de estos primeros años lo constituyen los concursos de adquisición de MZA de 500 vagones en 1922 y 1.000 en 1923. Para los primeros la Sociedad debía competir con la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones, Euskalduna y la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles. Las cotizaciones estuvieron muy peleadas ya que Beasain registraba una baja en la producción de sus talleres y Euskalduna pretendía hacerse un lugar en el mercado nacional con precios competitivos. La estrategia de La Naval estuvo en el sentido de cotizar los precios más bajos posibles y así hacerse con la adjudicación. Los beneficios vendrían por la construcción a escala. Y como en otras ocasiones, se reservó a Nervión el grueso de la futura adjudicación, aunque también se contaba con Matagorda para el trabajo. Esto último se supeditaba a dos supuestos, bien que no tuviera suficiente trabajo, bien que por razones de urgencia en la entrega fuese necesario distribuir el lote. La posibilidad de contar con dos centros para la fabricación de los 500 vagones en caso de afirmativo suponía para la Sociedad una ventaja incuestionable, ya que si los demás constructores podían competir en precios, ésta lo podía hacer en tiempos, factor igualmente importante en este tipo de concursos. Nervión entregaría su parte en Casetas, Zaragoza, y Matagorda lo haría en la estación sevillana de San Jerónimo. Pero el 4 de diciembre de 1922 se recibía una notificación de MZA comunicando la adjudicación a otra compañía. El resultado era lógico, toda vez que el presupuesto dado era de 5.250 para los vagones sin freno frente a las 4.400 ofertadas por la Sociedad Material de Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona²⁵.

El otro proyecto frustrado data de 1923. A principios de octubre se recibe en la factoría información confidencial de estar preparándose el proyecto. Se pedía que pasara a Nervión la documentación existente sobre la construcción del pedido de Betanzos-Ferrol, ya que técnicamente eran bastante parecidos. La construcción se repartiría como en el caso anterior, pero también ahora la adjudicación fue a parar a otros talleres. En concreto a dos compañías, la Auxiliar de Beasain y la Material de Barcelona, que cotizaron un precio de 8.000 pesetas, aproximadamente 1.000 menos que la Sociedad.

Es evidente la superior capacidad constructiva de Nervión sobre Matagorda. Del mismo modo, ayudaba mucho más la localización de la primera a efectos de acopios de material y cercanía a las principales compañías de ferrocarril. Estas circunstancias hacen que los talleres de Nervión mantengan, con altibajos, unos niveles de producción continuos durante el decenio. A la hora de acudir a un concurso resultaba más ventajoso presentar la proposición bilbaína que la gaditana, pero a veces el exceso de trabajo en aquellos talleres desviaba el interés de la Sociedad hacia la

cotización de Matagorda. Así ocurrirá con los suministros de coches para la Dirección General de Correos, o con el de cajas para el metropolitano de Barcelona. En ambos casos, entre otros, Madrid remite al astillero comunicaciones del siguiente talante:

“... Teniendo en cuenta que los talleres de Nervión tienen exceso de trabajo, hemos pensado que tal vez para Vds. tuviese interés toda o parte de la obra”²⁶.

Otras veces, las menos, será el exceso de trabajo de Matagorda el que imposibilite hacerse cargo de una construcción. Todas ellas son de 1925, fecha en que se reanuda los trabajos del segundo buque para la Transatlántica, el *Magallanes*. Durante este año la factoría será varias veces requerida por la Agencia Comercial de la Sociedad para presentar presupuesto a varios concursos. En uno de esos casos la cotización hacía referencia a la construcción de 100 bridas para muelles de tracción y 500 bielas de suspensión para MCP. La factoría acusa recibo contestando:

“.. sentimos participarles que por el mucho trabajo que tiene nuestra sección de maquinaria no nos es posible pasarles la cotización que por su citada interesan”²⁷

En otra ocasión la oferta es para el suministro de ocho gatos de 20 Tn. a Norte, rechazándose por el exceso de trabajo del personal de delineación. Y finalmente la invitación para la provisión de una caldera de vapor de 800 kilos para la misma compañía, con idéntico resultado²⁸.

La nómina de compañías ferroviarias con las que se va a mantener contactos durante esta década es amplia. Además de las grandes compañías ya citadas se preparan presupuestos para las modestas líneas de Vigo a La Ramallosa, Alcoy-Gandía, Tortosa-La Cava, MS, Santander-Mediterráneo, etc. El objeto de las consultas también era diverso. Además de coches y vagones, las conversaciones mantenidas hacía referencia a la construcción de cocheras, poleas, cuñas, placas de apoyo de bogies, sombreros de soporte de rótulos, pernos, suspensión de almohadillas, tapones, anillas, palancas, guías de árbol, chavetas, bisagras, resortes, cajas de fuego, etc.

Todo ello nos ofrece el panorama de la demanda y la disponibilidad de la factoría para la construcción del más extenso material ferroviario. Pero esta visión no estaría completa si no comentáramos las propuestas de construcción que va a recibir la factoría del exterior. Son dos, la primera de ellas para la construcción de un lote de 100 vagones para la compañía de Tánger a Fez. Esta oferta se desestimará por las dificultades arancelarias y la competencia extranjera. La otra era cuantitativamente menos interesante, pero albergaba mejores perspectivas de futuro. Se trataba de la adquisición de 15 vagones por parte de la Junta del Puerto de Montevideo. El interés por el mercado americano hizo que los estudios para formar presupuesto fuesen especialmente cuidados. En un informe enviado por Matagorda a Casa Central se analizaba con detalle las dificultades del proyecto. Forzar la oferta por lo bajo suponía tener que concertar con el resto de las empresas suministradoras una estrategia común para situarse en el mercado. La otra posibilidad pasaba por adquirir las piezas más costosas en el extranjero, remitiéndolas directamente a Montevideo, con lo cual se evitaban las fronteras españolas. Pero esta opción se estimaba poco política, ya que entrañaba la construcción mixta y no la exponente de la industria nacional. Estas circunstancias harán que se decline presentar oferta alguna²⁹.

Conclusiones

La estrategia contracíclica de diversificación de la producción de la SECN fue una experiencia con antecedentes y compartida por otros astilleros que cifraron en la expansión de los transportes terrestres su supervivencia. En el caso de Matagorda, que se inscribe a duras penas en la política diseñada por Madrid, el balance de estos años puede resumirse en dos ideas básicas: pobres resultados económicos y considerables efectos sobre el mantenimiento de la maestranza en el astillero, lo que se traduce en su misma continuidad como fábrica. Aparte de esto se pueden sintetizar algunos otros en torno a estas ideas:

- 1.- Escaso valor añadido de las construcciones ferroviarias.
- 2.- Distancia entre la factoría y los centros suministradores y de origen y destino de las reparaciones y nuevas construcciones.
- 3.- Lagunas formativas en la maestranza.
- 4.- Escasas habilitaciones en la factoría para estos trabajos.
- 5.- Insuficiencia e intermitencia de los trabajos.
- 6.- Escasa articulación en la oferta de los suministradores.
- 7.- Preferencia de la SECN por dotar de trabajo ferroviario a Nervión.

Bibliografía

GÓMEZ MENDOZA, A. (1989), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización española*, Madrid, Espasa Calpe.

GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (1996), *Capital vasco e industria andaluza. Horacio Echevarrieta Maruri y los astilleros de Cádiz, 1917-1952*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

MERCAPIDE COMPAINS, N. (1977), *Crónica de Astilleros de Santander, S.A. Años 1872-1977*, Santander, Astander.

ROMERO GONZÁLEZ, J. (1993), *Matagorda y la construcción de material ferroviario, 1905-1930*, Tesis de Licenciatura inédita, UCA.

ROMERO GONZÁLEZ, J. (1999), *La construcción naval española contemporánea. Matagorda, 1870-1940* (en prensa).

TORRES VILLANUEVA, E. (1989), *Ramón de la Sota: historia económica de un empresario (1857-1936)*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.

¹ A pesar de ser un tema de extraordinario interés para entender muchos de los aspectos de la vida económica y empresarial de esos años, no existe ningún título donde se recoja de manera extensa todo lo referido al plan de escuadra. Las sospechas de corrupción estuvieron presentes en todo el proceso, siendo patente en titulares como “Suma de indicios y coincidencias” insertados en *El Financiero Hispano-Americano*, dirigido por la afilada crítica de Ceballos Teresí. De próxima aparición, y haciendo un acercamiento al tema, será nuestro libro *La construcción naval española. Matagorda, 1870-1940*, en prensa.

² Archivo Histórico El Dique (en adelante AHD), SECN, Actas Consejo, 22.6.1920, 27.7.1920, 3.8.1920, 15.9.1920, 17.9.1920, 8.10.1920, 15.10.1920, 19.10.1920, , 29.10.1920, 16.11.1920, 23.11.1920 y 26.11.1920. El acuerdo con The Badwin Locomotive Works, para la garantía técnica en la construcción de la parte mecánica de las locomotoras que habrían de servir para la electrificación de la Rampa del Pajares, se recoge en el acta de la Junta General del 30 de mayo de 1922.

³ GÓMEZ MENDOZA, A. (1989) pp. 45-51.

⁴ MERCAPIDE COMPAINS, N. (1977), pp. 47-82; TORRES VILLANUEVA, E. (1989), pp. 1138-1162; GÓMEZ MENDOZA, A. (1989), pp. 122-123; GUTIÉRREZ MOLINA, J.L. (1996).

⁵ Centro de Estudios y Documentación de RENFE, C/161/202. “Ofrecimientos hechos por la Constructora Naval para la reparación de material móvil de la Compañía”.

⁶ AHD, SECN, Actas Comisión Ejecutiva, 28.1.1921; CED-RENFE, C/161/202. Ofrecimientos hechos por la Constructora Naval para la reparación del material móvil de la Compañía. Este último acuerdo hacía referencia sólo a reparaciones de vagones, siendo el de locomotoras del 9.7.1921.

⁷ El texto lo extraemos de *Diario de Cádiz*, 2.7.1920, también en *ibidem*, 7.7.1920; AHD, Sociedad Española de Construcción Naval, Acta Comisión Ejecutiva, 7.6.1921 y 14.6.1921.

⁸ AHD, Caja 246, Correspondencia entre Matagorda y Casa Central, 10.10.1923.

⁹ AHD, Caja 275, Carta de 11 de febrero de 1921.

¹⁰ Un estudio completo en ROMERO GONZALEZ, J., (1993), Tesis de Licenciatura inédita, UCA.

-
- ¹¹ CED RENFE, C/162/216; Memoria de la Compañía de Ferrocarril de MZA, año 1921; AHD, Caja 248, Correspondencia entre MZOV y SECN, 15.1.1923.
- ¹² AHD, Caja 246, Correspondencia Matagorda y Casa Central, 10.10.1923.
- ¹³ AHD, *Sociedad Española de Construcción Naval, Resumen de Obras, 1921*.
- ¹⁴ AHD, *Sociedad Española de Construcción Naval, Resumen de Obras*, para los años 1923, 1924, 1925 y 1926.
- ¹⁵ AHD, Caja 234, Correspondencia Andaluces y Matagorda, 20.7.1922. El acceso de las locomotoras se haría a través del ramal que unía al astillero con la línea Jerez-El Trocadero, vía por donde tradicionalmente salían los caldos del marco de Jerez.
- ¹⁶ AHD, Caja 275, Nota sobre las entrevistas celebradas en Málaga acerca de la construcción de coches y vagones para la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.
- ¹⁷ AHD, Caja 250, Contrato para la construcción de la parte metálica del puente de La Florida, sobre el río Guadalete, en la carretera de tercer orden de Jerez de la Frontera a la estación de Cortes, trozo 3º, en la provincia de Cádiz; *Sociedad Española de Construcción Naval, Resumen de Obras*, años 1923, 1925 y 1928; Caja 244, Junta de Obras del Puerto de Alicante; Caja 278, Varadero para Alicante; Caja 387, Hangar para CASA; *Sociedad Española de Construcción Naval, Resumen de Obras*, años 1923, 1924, 1927 y 1932.
- ¹⁸ AHD, Caja 270, Correspondencia Matagorda a Agencia Comercial, 18.7.1924. Se rechaza la construcción de 30 pies de chimenea para locomotoras del Norte por no contar en el taller de calderería con los elementos necesarios.
- ¹⁹ AHD Caja 243, Correspondencia Matagorda a Casa Central, 13.11.1923.
- ²⁰ AHD, Caja 228, Correspondencia Casa Central a Matagorda, 5.10.1921.
- ²¹ AHD, Caja 300, Correspondencia Casa Central a Matagorda, 12.11.1924.
- ²² AHD, Caja 273, Presupuesto Talleres para reparación de vagones, 26.11.1924.
- ²³ AHD, Caja 246, Correspondencia de Matagorda y Casa Central, 10.10.1923.
- ²⁴ AHD, Caja 218, Coches y furgones para ferrocarriles suburbanos de Málaga, y Coches y vagones para el Ferrocarril de Vitoria a Estella; Caja 231, Coche salón para la Dirección General de Obras Públicas.
- ²⁵ AHD, Caja 231, Nota referente al suministro de 500 vagones de bordes bajos a la Cía. de los F.C. de Madrid a Zaragoza y Alicante; Correspondencia Casa Central a Matagorda, 15.11.1922, 29.11.1922 y 6.12.1922.
- ²⁶ AHD, Caja 228, Coches para la Dirección General de Correos.
- ²⁷ AHD, Caja 274, Piezas para coches y vagones de F.C. de MCP.
- ²⁸ AHD, Caja 287, Caldera "Field" de 800 kg. vapor por hora para FF.CC. de Norte.
- ²⁹ AHD, Caja 289, Vagones para el Ferrocarril de Tánger a Fez; Caja 272, Vagones para la Junta del Puerto de Montevideo; Correspondencia de Matagorda a Casa Central.