

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

MACÍAS, Olga: “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 487-502.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)

Olga Macías

Universidad del País Vasco

La génesis y el devenir de la factoría de construcción naval *Astilleros del Nervión* en las postrimerías del siglo XIX reflejan los profundos cambios en los que se vio envuelta la economía vizcaína por estas fechas. Al vuelco que sufrieron las bases económicas del Señorío frente al auge de la minería y, de mano de ésta, de la siderurgia, se le unió la reestructuración necesaria de la flota mercante y militar como consecuencia de la aplicación de nuevas técnicas de construcción y propulsión naval. Los cascos de planchas de acero y los motores a vapor arrinconaron a las tradicionales construcciones de madera que tanto prestigio habían dado a los astilleros instalados en la Ría del Nervión. Esta factura naval, antaño floreciente, llegaba al último tercio del siglo XIX herida de muerte ante los distintos conflictos bélicos en los que se vio inmersa Vizcaya.

La última Guerra Carlista fue la puntilla final de los astilleros mayores de obraje tradicional de Bilbao, ya de por sí desfasados técnicamente en los últimos lustros frente a sus coetáneos de las principales potencias económicas europeas. Las casas de construcción naval bilbaínas fueron incapaces de adaptarse a las innovaciones técnicas que la moderna navegación exigía. Sí que se llegaron a adoptar algunas innovaciones técnicas basadas en piezas de metalistería para las naves, pero éstas se seguían construyendo en madera y en contadas ocasiones se aplicaba la propulsión a vapor. Dentro de este contexto surgieron los Astilleros del Nervión, bajo la iniciativa del inversor bilbaíno José M^a Martínez de las Rivas y Richardson, propietario de una de las acerías más emblemáticas de la recién nacida industrialización vizcaína, la Fábrica de San Francisco.

Se ha querido ver en la apertura de estos astilleros un negocio coyuntural, transitorio¹, que nació en 1888 al amparo del acuerdo llegado entre Martínez de las Rivas con el Estado para la construcción de tres cruceros acorazados para la armada. Efectivamente, en un proceso no exento de dificultades, se construyeron estos buques, y el final de los trabajos supuso el cierre de los astilleros hasta su reapertura en 1900. Un factor fundamental a tener en cuenta es el que esta fábrica fue la primera factoría que se levantó en la Ría con las dimensiones y equipamientos necesarios para dar salida a la construcción de grandes buques de acero. Fue, por lo tanto, el primer paso de lo que en no mucho tardar se convertiría en uno de los bastiones claves de la industrialización vizcaína, nos referimos a los grandes astilleros que jalonaron la Ría de Bilbao, fuente de prosperidad para un cada vez mayor contingente de población y, con ello también, baremo de las transformaciones económicas y sociales que se gestaron en ella.

En este artículo abordaremos la primera etapa de la andadura de los Astilleros del Nervión, desde los orígenes de su constitución, pasando por la consolidación y la crisis de la sociedad, su incautación y cierre por el Estado, hasta su posterior reapertura en 1900. Por último, indicar que la prensa periódica de la época nos ha permitido ahondar en las repercusiones que a distintos niveles tuvieron estos acontecimientos, ya fuese desde un plano meramente industrial, pero sin dejar de lado las vertientes institucionales y sociales.

1. GUIARD, Teófilo: *La industria naval vizcaína. Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917*, Bilbao, 1968, pp. 247-248.

1. ORÍGENES Y FORMACIÓN DE LOS ASTILLEROS DEL NERVIÓN (1887-1890)

Por el Real decreto del 28 de diciembre de 1887 se estableció la construcción de una escuadra para la armada española. De este modo, se intentaba consolidar el poder naval español en un momento de pugna por el liderazgo armamentístico entre Inglaterra y Francia, principales productores de buques. Los arsenales del Estado destinados a la construcción de buques y armamento pesado (El Ferrol y Cartagena) estaban desfasados y una solución viable para el gobierno era la adjudicación de nuevos y modernos buques de guerra a la iniciativa privada. El plazo señalado para la admisión de proposiciones para la construcción de tres cruceros de faja blindada y tres cañoneros torpederos terminaba el 31 de marzo de 1888². Tres sociedades eran las que aspiraban a ganar este concurso. La primera litigante era *La Vizcaya*, de Bilbao, en unión con la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, señores White y Portilla, de Sevilla, y *Forges et Ateliers de la Gironde*, de Burdeos. En segundo lugar, se presentaban los señores marqués de Mudela y Martínez de las Rivas, asociados con el inglés Palmer. Por último, se encontraba una sociedad de la que formaban parte el bilbaíno Victoria de Lecea y la firma Murrieta de Londres.

Para la adjudicación de este contrato de construcción, se tendrían en cuenta, como regla, las mejores condiciones en cuanto al plazo para la construcción, el precio, la solidez del casco, la sencillez de las máquinas, la velocidad y el radio de acción de los buques. El gobierno exigía que las máquinas y materiales que se utilizaran para la construcción procedieran de la industria española, y solamente cuando se justificase que esta condición no podía llevarse a efecto, podría acudir a los arsenales del Estado y, en último efecto, a la industria extranjera.

En cuanto al capítulo de gastos, acorde a la ley del 12 de enero de 1887, en el presupuesto de 1888 se consignaba para esta operación una cantidad de 19 millones de pesetas, la misma suma que figuraría en los nueve presupuestos sucesivos. Por lo tanto, se prevenía la duración del contrato durante 10 años, con un desembolso total por parte del Estado de 190 millones de pesetas para este periodo de tiempo. Aún así, el gobierno estaba autorizado a realizar las construcciones proyectadas en un término cuanto más breve mejor, siempre bajo la garantía de la cantidad anteriormente citada.

En aquel momento, la prensa periódica bilbaína y en particular *El Noticiero Bilbaíno*, órgano de expresión de Martínez de las Rivas, llevó a efecto una campaña a favor de la construcción de esta flota en los astilleros de Bilbao. La táctica a seguir fue la de publicar artículos propios o copiados de otros rotativos españoles y europeos en los que se analizaba y ensalzaba las posibilidades de la industria naval en Bilbao y se hacía un estudio de los grandes astilleros españoles y europeos. A la par, se analizaban las grandes escuadras europeas y se hablaba de la desastrosa situación de la armada española, completamente hipotecada por la compra de buques en el extranjero ante la incapacidad de la industria naval del Estado. Se hablaba de la necesidad de enlazar la Marina de Guerra con una industria nacional, al mismo tiempo que se examinaban las ventajas y desventajas de los arsenales del Estado y de los astilleros privados para las construcciones navales. También se criticaba la mala factura de los artilleros comprados por el Estado en el extranjero, frente a la buena tradición de la construcción naval de los astilleros vascos³.

Mientras tanto, eran continuas las negociaciones de los empresarios vizcaínos en Madrid por conseguir la construcción de los cruceros. En los periódicos de Bilbao se hacía un seguimiento minucioso de estos contactos, al mismo tiempo que se atacaba desde sus líneas a aquellos articulistas de otros periódicos madrileños, gaditanos y coruñeses que irrumpían a saco contra los intereses de los bilbaínos, a favor, claro está, de los astilleros de Cádiz y de El Ferrol⁴. Este debate transcurría en un entorno en el que las innovaciones técnicas aplicadas a la construcción naval eran seguidas con suma atención, sobre todo cuando de tecnología punta se trataba. Éste era el caso de las pruebas que en septiembre de 1888 se estaban realizando con el submarino Peral, del que se esperaba diera la gloria y el poder que tanto ansiaba la armada española⁵.

2. *El Noticiero Bilbaíno*, "La construcción de la escuadra" (25 de abril de 1888); "Lo de los cruceros" (8 de abril de 1888).

3. *El Noticiero Bilbaíno*, "La industria naval en Bilbao" (15 de mayo de 1888); "Los grandes astilleros" (29 de mayo de 1888); "Las grandes escuadras" (6 de junio de 1888); "Las mejores construcciones navales" (24 de junio de 1888); "Construcciones navales I" (30 de junio de 1888); "Construcciones navales II" (1 de julio de 1888); "Construcciones navales III" (3 de julio de 1888); "Construcciones navales IV" (5 de julio de 1888); "Construcciones navales V" (30 de julio de 1888); "La industria naval" (15 de julio de 1888); "La hipoteca naval en España" (5 de diciembre de 1888).

4. *El Noticiero Bilbaíno*, "Construcciones navales" (28 de julio de 1888); "La lucha por los cruceros" (8 de agosto de 1888); "Lo de los cruceros" (2 de septiembre de 1888); "Los cruceros" (5 de septiembre de 1888).

5. *El Noticiero Bilbaíno*, "El submarino Peral" (12 de septiembre de 1888).

No hemos podido cotejar la fecha exacta en la que el Estado adjudicó a la casa *Martínez Rivas Palmer y Compañía* la construcción de los cruceros. El 5 de septiembre de 1888 todavía se debatía a quien debería otorgarse dicha concesión, y el 19 de febrero del año siguiente ya se discutía en el Congreso sobre la conveniencia de haber concedido la construcción de estos buques a la referida sociedad⁶. Lo que sí se constata es que el 1º de junio de 1889 se firmó el contrato entre el Estado (representado por José María Aranda) y José Martínez de las Rivas (en representación suya y de su socio Sir Charles M. Palmer), para la construcción de tres cruceros de faja blindada y cubierta protectora, con arreglo a las condiciones que figuraban en la escritura que se firmó. El 30 de octubre del mismo año se escrituró en el registro mercantil de Bilbao la *Sociedad colectiva Martínez Rivas Palmer*, domiciliada en esta villa y que tenía por objeto dedicarse a construcciones navales para el Estado en España y también para clientes particulares⁷.

La factoría *Astilleros del Nervión*, fue montada por la *Sociedad Martínez Rivas Palmer* en 1888 en función del contrato anteriormente citado, escriturado con el Estado, para construir tres cruceros acorazados, *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*. La sociedad propietaria pretendía crear un establecimiento modelo dentro del planteamiento y arraigo de la industria naval en España y en particular de los grandes astilleros mayores que jalonaron la Ría de Bilbao. El capital social de la sociedad que gestionaba estos astilleros ascendía a treinta millones de pesetas, dividido en sesenta mil acciones de quinientas pesetas. Los astilleros, que contaban con cuatro mil trabajadores, divididos entre maestros, oficiales y operarios menores, ocupaban un área de 58.084 metros cuadrados, de los que correspondían 34.442 a edificios cubiertos. Lindaba con la Ría en un frente de 275 metros, con dos dársenas laterales de 75 y 120 metros de largo respectivamente. El resto de la factoría limitaba con la *Fábrica San Francisco*, gran acería propiedad también de Martínez Rivas, que poseía además, entre otros negocios e inversiones, las minas de hierro de la sociedad *The Somorrostro Iron Ore Cº Ltd.* y la mina de carbón situada en Asturias, *Sociedad Coto del Museo*⁸. En cuanto la factoría estuvo habilitada para los trabajos, se dio comienzo al acorazado *Infanta María Teresa*.

Como se ha indicado anteriormente, el 1º de junio de 1889 se firmó el contrato entre la *Sociedad Colectiva Martínez Rivas* y el Estado para la construcción de los tres cruceros. Nada más se tuvo noticia de la adjudicación del contrato a los astilleros bilbaínos, no faltaron las voces contrarias que querían ver a la sociedad que explotaba esta factoría como una casa extranjera. Además, se ponía en duda de que se cumplieran las cláusulas del contrato que establecían que el material destinado para la construcción de los buques debía ser de factura española⁹. La *Cámara de Comercio de Bilbao* intervino de mediadora en este pleito y proporcionó a la entidad *Fomento del Trabajo Nacional* de Barcelona todas las facilidades posibles para que sus comisionados pudieran comprobar que la factura de las obras contratadas con el Estado se atenían a las bases acordadas, en loor de la industria propia y no de la extranjera. En el memorandum de la Comisión Inspectorá del 20 de septiembre de 1889, compuesta por miembros de la Diputación de Vizcaya, del *Fomento del Trabajo Nacional* y de los *Astilleros del Nervión*, no se dejaba lugar a dudas de que se habían tomado toda clase de precauciones encaminadas a garantizar las bases del acuerdo firmado con el Estado. Los pedidos de material se habían realizado a las fábricas de *Altos Hornos* (Vizcaya) y de *La Felguera* (Asturias), a excepción de ciertas barras especiales y 70 toneladas de remaches que se habían encargado en Inglaterra. Por lo tanto, la *Sociedad Martínez Rivas* cumplía honradamente con su deber, sin que nadie tuviera derecho dudar de su actuación.

En 1890, mientras se continuaban con los trabajos del acorazado *Infanta María Teresa*, en un intento de justificación propia, se seguía debatiendo en la prensa bilbaína en torno a la relación que debía presidir entre la Marina de Guerra y la industria española, con el consabido trasfondo de la idoneidad de los arsenales del Estado para las construcciones navales frente a la industria naval pri-

6. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los cruceros" (5 de septiembre de 1888); "Los cruceros en el congreso" (19 de febrero de 1889).

7. Registro de Sociedades, *Inscripción en el Registro Mercantil de la Sociedad Astilleros del Nervión*, hoja 139, tomo 3, folio 161. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los cruceros en el congreso" (19 de febrero de 1889).

8. GUIARD, Teófilo: *Op. cit.*, pp. 247-248.

9. Cámara de Comercio de Bilbao. Expediente nº 285, Construcción de Buques. *Documentos relativos a una Comisión enviada a esta villa por el "Fomento de Trabajo Nacional" de Barcelona, para ofrecer a los Señores Martínez Rivas-Palmer, concesionarios de la construcción de tres cruceros de faja blindada con destino a la Marina de Guerra española, el concurso de las diversas industrias nacionales interesadas*, 1889. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los cruceros en el congreso" (19 de febrero de 1889); "Lo de los cruceros" (1º de junio de 1889); "La cuestión de los cruceros" (25 de septiembre de 1889); "Los cruceros" (27 de septiembre de 1889); "La cuestión de los cruceros" (1º de octubre de 1889).

vada, entiéndase *Astilleros del Nervión*¹⁰. Además, a medida que avanzaba la construcción del crucero, y a pesar de los intentos por acallar las críticas por la adjudicación de este contrato a estos astilleros, los ataques continuaban, en particular desde la prensa de aquellas ciudades, como Barcelona, Vigo, Cádiz y El Ferrol, que habían litigado por la concesión de la construcción de estos buques¹¹. Desde *El Noticiero Bilbaino*, portavoz de Martínez Rivas, se llegó a afirmar que la adjudicación de estas obras había supuesto una *generación económica* para Vizcaya, la única que era capaz de abastecer con su propia industria los materiales necesarios para la construcción de estos buques.

El 30 de agosto de 1890 tuvo lugar la botadura del crucero *Infanta María Teresa*¹². Esta ceremonia se celebró en los mismos astilleros y Martínez Rivas en persona se encargó de que esta celebración no desluciera, acorde con la importancia de tan magno evento. Para que este acontecimiento recibiera el seguimiento que merecía, los señores Martínez Rivas y Palmer invitaron a numerosos periódicos de Madrid, Vitoria, San Sebastián y otras capitales españolas. La comitiva de invitados salió el día 28 de Madrid en el expreso de las ocho y llegaron a las once de la mañana siguiente a Bilbao. Por la tarde de ese día realizaron una visita a los astilleros, y por la noche asistieron al teatro. El mismo día 28 también llegó a Bilbao el obispo de la diócesis con el objetivo de bendecir el nuevo crucero. La reina regente M^a Cristina llegó al día siguiente procedente de San Sebastián y por la tarde regresó a la capital guipuzcoana. El ministro de Marina, que acompañó a la comitiva regia, permaneció algunos días más en Bilbao, para visitar detenidamente los *Astilleros del Nervión*.

El mismo día de la botadura, la casa constructora ofreció un banquete oficial. El día 31 tuvo lugar una excursión a las fábricas y minas de los señores Martínez Rivas y Palmer, y por la tarde asistieron a las carreras de caballos y a una expedición en el yate *Lily*, propiedad de Martínez Rivas. Finalmente, el 1º de septiembre, el mismo Martínez Rivas ofreció a la prensa en Portugalete un almuerzo. No hay lugar a dudas de que los propietarios de esta factoría quisieron dotar a la botadura del crucero *Infanta María Teresa* de todo el boato que la ocasión requería. No faltaron las personalidades más representativas del momento y se contó con la prensa como el elemento indispensable para dar fe del buen hacer de la factoría y de su futuro potencial en la industria naval española.

Los periódicos bilbaínos no escatimaban elogios en cuanto a la buena factura de los *Astilleros del Nervión*, mostrada a su juicio *con creces* con la construcción del crucero *Infanta María Teresa*. Es más, en un arrebatado de enaltecimiento propio, *El Noticiero Bilbaino* no dudó en arremeter duramente contra las deficiencias técnicas de los artilleros *Pelayo* y *Reina Regente*, construidos en astilleros extranjeros, a las que se añadía un costo de obra mayor que los fijados para los cruceros que se habían contratado con los *Astilleros del Nervión*¹³.

2. CONSOLIDACIÓN Y CRISIS DE LOS ASTILLEROS DEL NERVIÓN (enero 1891-abril 1892)

El 5 de enero de 1891 la Sociedad Colectiva Martínez Rivas-Palmer se transformó en sociedad anónima después de una serie de negociaciones con el gobierno que sancionó y aprobó este cambio¹⁴. El objetivo de esta modificación era el de poder emitir acciones y variar los acuerdos establecidos con el Estado en cuanto a las compensaciones fijadas por la construcción de los acorazados. Se trataba de modificar las garantías sobre la hipoteca dada al Gobierno. A la nueva compañía se le rebautizó con el nombre de Sociedad Anónima Astilleros del Nervión. Según los estatutos de esta recién nacida sociedad se emitieron nuevas acciones que no se lanzaron al mercado y que quedaron en poder de Martínez de las Rivas y Palmer. Al mismo tiempo, se nombró un consejo de administración compuesto por José Martínez de las Rivas, Francisco Martínez de las Rivas y Adolfo Gabriel de Urquijo Ibarra, estos dos últimos, hijo y yerno respectivamente del primero. Esta última incorporación daría una nueva vertiente a la gestión de la empresa en la crisis que ésta sufriría al año siguiente. Pero no adelantemos acontecimientos. Desde el punto de vista de la dirección técnica de los asti-

10. *El Noticiero Bilbaino*, "La Marina de Guerra y la Industria Nacional" (18 de febrero de 1890); "Los arsenales del Estado y la industria marítima" (10 de septiembre de 1890).

11. *El Noticiero Bilbaino*, "Fases de nuestra industria naval. Crítica de la adjudicación de los cruceros" (23 de agosto de 1890).

12. *El Noticiero Bilbaino*, "El nuevo crucero" (26 de agosto de 1890).

13. *El Noticiero Bilbaino*, "El acorazado *Pelayo* y los contribuyentes" (16 de septiembre de 1890).

14. Registro de Sociedades, *Inscripción en el Registro Mercantil de la Sociedad Astilleros del Nervión*, hoja 201, tomo 5, folio 70. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (3 de febrero de 1892).

llos también hubo cambios. A propuesta del señor Palmer se nombraron nuevos directores de los departamentos de cascos, maquinaria y artillería, al mismo tiempo que se designó como nuevo director gerente a John Paul Wilson, hombre de confianza de Palmer.

Los trabajos en los *Astilleros del Nervión* continuaban, y el 8 de julio de 1891 tuvo lugar la botadura del casco del acorazado *Vizcaya* y el 4 de octubre del mismo año la del *Almirante Oquendo*¹⁵. Desde *El Noticiero Bilbaíno* se hablaba del *brillantísimo triunfo alcanzado en Vizcaya* por su industria naval. Con ello se daban pruebas de la importancia de este sector y de la seriedad con que sabía cumplir los compromisos contraídos con el Estado. Se daban amplias descripciones técnicas de los buques y, como no, tampoco se omitían detalles de los festejos realizados para conmemorar las botaduras de ambos cruceros. No llegaron a alcanzar la grandiosidad de los organizados con motivo de la botadura del *Infanta María Teresa* en cuanto al postín de los invitados y de los agasajos que a los mismos se dieron, si bien, la repercusión popular de estos eventos no desmintió su magnitud. Se dijo que ante el espectáculo ofrecido por ambas botaduras, multitud de personas de todas clases y condiciones se dirigieron a los astilleros en trenes y en los tranvías de ambas márgenes de la Ría, por la que también marchaba un sinnúmero de embarcaciones conduciendo también a numerosos expedicionarios. Se calculaba que una muchedumbre que no bajaría de 20.000 personas esperaba impaciente a uno y otro lado de la Ría y, también, a bordo de una infinidad de embarcaciones de diferentes clases. En los edificios de los astilleros y las casas de Erandio y el Desierto se veían colgaduras conmemorativas, y los buques fondeados en las dársenas del Desierto y de Axpe estaban profusamente engalanados. La banda de música de los *Astilleros del Nervión* amenizó los refrescos que acompañaron a las dos botaduras, las cuales, tuvieron lugar al compás de la *Marcha Real*. A modo de curiosidad, al finalizar el acto de la botadura del *Almirante Oquendo* la banda de música de los astilleros ejecutó el *Gernikako arbola* en una de sus primeras representaciones en actos, se podría decir, de marcado carácter oficial.

Cuando parecía que todo auguraba un devenir próspero a la factoría de los *Astilleros del Nervión*, comenzaban a darse muestras de que la situación de la compañía no era tan prometedora como sus propietarios quisieron demostrar con el boato que acompañó a las botaduras anteriormente citadas. La política en materia económica aplicada por el gobierno no era precisamente la más adecuada para el desenvolvimiento de las empresas siderúrgicas y de sus subsidiarias. En efecto, el gobierno aplicó una ley de franquicias y privilegios sobre la importación de materiales que afectaban directamente a las factorías de hierros y aceros, mientras que las compañías de ferrocarriles se veían exentas de estos recargos¹⁶. Sin lugar a dudas, el sector siderúrgico era el más afectado por estas medidas y repercutía en el precio de sus productos, de los que eran clientes directos los astilleros. Las campañas contra este trato desigual entre siderúrgicas y ferrocarriles no lograron de modo alguno que el gobierno cambiara sus directrices económicas.

En este momento de descontento general ante la política económica seguida por el gobierno, surgió la polémica en torno a si éste debería intervenir en la dirección de los *Astilleros del Nervión*, a pesar de que según el contrato firmado con el Estado esta acción no le estaba permitida¹⁷. El origen de esta polémica venía ya de antes, cuando voces críticas desde fuera de esta sociedad se hacían eco de la actuación del socio de Martínez Rivas, Charles Palmer, a quien se le acusaba de querer invertir lo mínimo, procurando terminar la construcción de los cruceros con el menor gasto y mayor beneficio. A pesar de ello, en palabras del consejero Adolfo Urquijo, *triunfó la tendencia contraria con la creación de un establecimiento modelo, en el planteamiento y arraigo de la industria naval en España, gloria para la nación española*. La situación de la *Sociedad de los Astilleros del Nervión*, según Urquijo, no podía ser más saneada: su capital se encontraba intacto; las acciones estaban depositadas en el Banco de Bilbao, sin gravamen alguno; la sociedad no había apelado a ningún crédito, ni de bancos ni de particulares; la única carga con la que contaba esta sociedad era la hipoteca dada al Gobierno como garantía, por lo que la sociedad tan sólo debía dinero a Martínez Rivas, que fue el que aportó la suma necesaria para esta hipoteca.

Para Urquijo, los rumores acerca de la mala gestión de los astilleros era el fruto de *miras bastardas*, es más, acusaba a cierta prensa, más concretamente a *El Porvenir Vascongado*, y también a cier-

15. *El Noticiero Bilbaíno*, "La botadura del *Vizcaya*" (9 de julio de 1891); "Desde la cubierta del *Vizcaya*" (20 de agosto de 1891); "La botadura del *Almirante Oquendo*" (4 de octubre de 1891).

16. *El Noticiero Bilbaíno*, "Franquicias y privilegios" (17 de enero de 1892).

17. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (3 de febrero de 1892).

ta parte del público de suscitar esta polémica. Reconocía que existían disensiones entre Martínez Rivas y su socio Palmer. Martínez Rivas había sido el único en aportar el capital necesario para el desenvolvimiento de la empresa, mientras que Palmer no había aportado la cantidad que le correspondía, teniendo el primero que poner también esta suma. A pesar de esta anomalía, Martínez Rivas estuvo dispuesto en un principio a repartir beneficios con su socio. Sin embargo, como consecuencia de la mala gestión del director gerente, de quien Palmer era valedor, Martínez Rivas terminó por requerir a su socio inglés que aportara la parte del capital que le correspondía.

Efectivamente, el desacuerdo entre ambos socios no era ningún secreto, pero ante los rumores de la mala gestión del director gerente se hizo insalvable. A este director, se le acusaba de escatimar en la calidad de los materiales y de las obras para ahorrarse gastos y dar una salida más rápida a las obras. Ante estas irregularidades, la reacción de Martínez Rivas no se hizo esperar y el director gerente fue despedido¹⁸. Los comunicados entre los afectados por esta pugna se sucedieron en la prensa bilbaína y los críticos con la gestión de Martínez Rivas le acusaban directamente de no cumplir con los plazos marcados por el gobierno para la finalización de los cruceros. De nuevo, Adolfo Urquijo salió a la palestra defendiendo la labor de su suegro¹⁹. En un amplio comunicado publicado en *El Noticiero Bilbaíno*, Urquijo respaldaba la actuación de Martínez Rivas en la compañía, al mismo tiempo que señalaba detenidamente las causas del retraso de la construcción de los buques. La primera, y fundamental, la labor del director gerente, John Wilson, testaferro de Palmer, que desde la dirección se dedicó a *torpedear* la buena marcha de las obras. A esta razón había que añadir otras causas del retraso: el incendio de los talleres que llevó a la compañía a pedir una prórroga de 12 meses para la finalización de las obras; las pruebas y entrega del blindaje; las reformas solicitadas por el Gobierno; el decreto de cambio de artillería; y, por último, el retraso de los suministros. Causas todas ellas ajenas a la gestión de la sociedad y no previsibles cuando se dio comienzo a las obras.

Para mediados de febrero de 1892 la ruptura entre José Martínez Rivas y Charles Palmer era un hecho. Ante esta situación, el ministro de Marina envió una comisión a los astilleros para que comprobara en el terreno qué repercusiones podría tener esta ruptura en el desarrollo de las obras de los cruceros²⁰. Esta comisión no pudo cuanto menos que reconocer que lo hecho hasta entonces en los astilleros estaba bien hecho. Al mismo tiempo, se daban por ciertos los rumores de que Cánovas se había reunido con Martínez Rivas y con Víctor Chavarri para tratar la terminación de los cruceros²¹. Desde *El Noticiero Bilbaíno* se abogaba a favor de la unión de los dos próceres vizcaínos para dar fin a las obras de los acorazados, y se preguntaba si era necesaria esa alianza para cumplir *digna y honrosamente* con los compromisos contraídos con el Estado. Había que evitar que el Estado interviniese directamente en la construcción de los cruceros, porque *esto no dejaría bien parado el buen nombre y la reputación de Vizcaya*.

El retraso de las obras era un hecho patente y en un escrito fechado el 20 de febrero, Martínez Rivas solicitaba al ministro de Marina, a la par que le explicaba esta demora, que admitiese la apertura de un expediente de prórroga a favor de los *Astilleros del Nervión*. Para incoar este expediente, el gobierno creó una *Comisión Inspector de los Astilleros del Nervión*, presidida por el contralmirante Fetuchy. Para esta comisión, el retraso era consecuencia inevitable de la crisis económica que atravesaba la sociedad anónima. Es más, consideraba que nada justificaba esta dilación y que de continuar las cosas de aquel modo, se corría el peligro de aplazarse indefinidamente la entrega de los cruceros. Por lo tanto, esta comisión dudaba de la solvencia de los recursos que la sociedad prometía²². Réplica de *El Noticiero Bilbaíno*: se critica los gastos de la Marina. Su presupuesto era el más caro, relativamente, de toda Europa, además de ser el peor utilizado y el peor distribuido de todas las partidas presupuestadas por el gobierno español. Es más, corroborando las palabras del rotativo *El Resumen*, los buques de la Marina hechos en España o fuera de ella, eran, proporcionalmente, los más caros del mundo y sus arsenales, los más gravosos²³.

En marzo de 1892 Benito Alzola fue nombrado por el gobierno *Inspector de los Astilleros del Nervión*. En esta nueva función fue llamado por el Ministro de Guerra y Marina para ver que garan-

18. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión. Comunicado" (7 de febrero de 1892).

19. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (12 de febrero de 1892).

20. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (14 de febrero de 1892).

21. *Ibidem*.

22. *El Noticiero Bilbaíno*, "La reclamación de los Astilleros del Nervión" (28 de febrero de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (28 de febrero de 1892).

23. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los gastos de la Marina" (15 de marzo de 1892).

tías ofrecía la terminación de los cruceros. Los informes de Alzola fueron favorables, en cuanto a que no cabía duda de la disponibilidad y buen hacer de los gestores y capacidad técnica de los astilleros para dar término a las obras contratadas con el gobierno²⁴. Como trasfondo a esta consulta hay que tener en cuenta que no eran buenos tiempos para el Ministerio de Guerra, que ante la crisis general del país tuvo que reducir sus presupuestos. Tampoco lo eran para la *Sociedad Astilleros del Nervión*, que como consecuencia de su crítica situación tuvo que dar salida a obligaciones hipotecarias para conseguir el dinero necesario para terminar los cruceros. Se calculaba que la cantidad necesaria para finalizar los buques era de cinco millones de pesetas. Estaba en juego la *reputación industrial de Vizcaya* en una *magna obra de interés nacional*²⁵.

A pesar de los intentos de los gestores de los *Astilleros del Nervión*, la empresa suspendió pagos el 20 de abril de 1892 después de una reunión de Martínez Rivas con el gobernador civil. El gobierno envió 100.000 pesetas para pagar a los obreros y Martínez Rivas solicitaba su intervención para abrir los astilleros, al mismo tiempo que también le pedía que no se permitiese marchar a los operarios especializados en ciertos trabajos. Muchos de estos obreros eran afines al antiguo socio de Martínez Rivas, Charles Palmer, y se quiso ver la mano aviesa de éste en la intención de estos trabajadores de abandonar la empresa. Representantes de la Comandancia de Marina y del Gobierno Civil pagaron a los obreros parte del jornal que se les debía, mientras que Martínez Rivas mantenía correspondencia con Cánovas explicándole el cierre de los astilleros que afectaría a 3.000 obreros y un sin número de empresas auxiliares. Para Martínez Rivas, el cierre era consecuencia inmediata del incumplimiento por parte del gobierno de las promesas hechas, es más, no estaba dispuesto a aguantar atropellos por parte de éste²⁶.

A la semana de la clausura de los astilleros desde *El Noticiero Bilbaíno* se le acusaba abiertamente al gobierno de que nada hacía por solventar la situación. Se le exigían responsabilidades, al mismo tiempo que se defendía la postura de Martínez Rivas. Se hablaba de *fracaso industrial de Bilbao y de Vizcaya*, de que quedaba en entredicho la honra de esta villa y de que la hipotética incautación de los astilleros tendría consecuencias nefastas para la industria bilbaína y vizcaína²⁷.

Las movilizaciones obreras no se hicieron esperar. El 7 de mayo de 1892 tuvo lugar el primer mitin de los muchos que se sucedieron. En éste se acordó estudiar los medios para salir de la crisis, al mismo tiempo que se censuraban los conflictos provocados por obreros ajenos a los astilleros. Las consecuencias de este mitin fueron inmediatas y *El Noticiero Bilbaíno* recogió el eco de la *opinión pública*, que en este caso se convertía en *publicada*: los astilleros debían abrirse, puesto que su cierre se añadía a la grave situación por la que pasaba la comarca, inmersa en una profunda crisis industrial²⁸.

Un nuevo mitin se celebró el 10 de mayo y desde *El Noticiero* se aleccionaba ese mismo día a los obreros indicándoles que *el meeting debía de ser algo práctico*. Había que hacer comprender en las altas esferas oficiales la urgencia de que se reanudasen inmediatamente los trabajos para bien del Gobierno y de todos los implicados. ¿Llamada de atención de Martínez Rivas a sus operarios? Al día siguiente en el mismo rotativo se volvía a recoger la *opinión pública* por el cierre de los astilleros: se tenía miedo de que éstos se llevasen a otras comarcas, o que incluso se hicieran con ellos capitales *extraños*, sobre todo extranjeros. Como resultado del mitin del 10 de mayo se decidió enviar un telegrama a Cánovas, en el que en nombre de 2.500 trabajadores, se solicitaba que se reanudasen los trabajos o que se les socorriera a cuenta del fondo de calamidades, *por ser desesperada su situación*. Efectivamente, las condiciones en las que se encontraban los trabajadores de los astilleros era angustiosa y, para paliarla de algún modo, el 11 de mayo se reunieron el gobernador civil de Vizcaya con el presidente de la Diputación y presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao. Se trató el modo de reunir los fondos necesarios para sostener a los obreros hasta que se reabriesen los astilleros, por lo que se convocó una reunión con el alcalde de Bilbao y los representantes de los industriales²⁹.

24. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (26 de marzo de 1892).

25. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (26 de marzo de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (20 de abril de 1892).

26. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (28 de abril de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (4 de mayo de 1892).

27. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (5 de mayo de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (7 de mayo de 1892).

28. *El Noticiero Bilbaíno*, "El meeting de los operarios de los Astilleros" (8 de mayo de 1892); "Los operarios de los astilleros" (9 de mayo de 1892).

29. *El Noticiero Bilbaíno*, "El meeting de hoy" (10 de mayo de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (11 de mayo de 1892); "Los operarios de los astilleros" (12 de mayo de 1892). Cámara de Comercio de Bilbao. Expediente nº 479, *Suscripción abierta por la Cámara de Comercio para los obreros de "Astilleros del Nervión"*, 1892.

3. INCAUTACIÓN Y CIERRE DE LOS ASTILLEROS DEL NERVIÓN (mayo 1892-febrero 1896)

Lo inevitable terminó por llegar y el Consejo de Ministros acordó el 12 de mayo de 1892 la incautación de los *Astilleros del Nervión* y que los trabajos se reanudasen y prosiguiesen por la administración del Estado. En este punto, la *Sociedad Anónima de los Astilleros del Nervión* presentó al gobierno las bases para un arreglo con el mismo y otras para llegar a un convenio con los acreedores. El objetivo que pretendía esta sociedad era la de variar las bases del convenio firmado con el gobierno para la construcción de los buques, que se contravenía con lo establecido por el decreto de incautación. Según este decreto, los trabajos se realizarían por la administración y con el mismo personal de los astilleros y, cuando procedería, se adjudicarían las obras a una sociedad particular para lo que se abriría el correspondiente concurso³⁰. Nada garantizaba que una vez saneada la compañía ésta pasara de nuevo a manos de Martínez Rivas.

El 16 de mayo se presentó en los *Astilleros del Nervión* el delegado del gobierno, acompañado del gobernador civil, del comandante de Marina, del auditor y de dos contadores para hacer efectiva la incautación de la factoría. Los trabajos se reanudaron al día siguiente y se pagaron los socorros que las distintas instituciones vizcaínas, tanto institucionales como económicas, habían recaudado en diversas suscripciones públicas abiertas con tal propósito³¹.

Lejos de solventarse todos los problemas con la reapertura de los astilleros, estos resurgieron con la figura de Charles Palmer como trasfondo. Cerca de unos 200 obreros ingleses especializados, que se habían incorporado a los astilleros de la mano del ex socio de Martínez Rivas, abandonaron sus puestos de trabajo. Éstos apoyaban a su valedor y solicitaban que éste fuese nombrado director técnico de los astilleros. Tanto el Consejo de Marina como el gobierno acordaron que Palmer continuase al frente de la dirección técnica para la construcción de los cruceros y los 200 obreros ingleses se reincorporaron. Esta vez, la réplica de *El Noticiero Bilbaíno* cayó de lleno en la idoneidad de los técnicos ingleses, poniendo en duda su capacidad frente a la de los trabajadores vizcaínos³².

Mientras tanto, los acreedores de los *Astilleros del Nervión* se reunieron en los locales de la *Cámara de Comercio de Bilbao* para recabar su apoyo en la resolución del conflicto. Consideraban que la única solución para conseguir lo que se les adeudaba era lograr la declaración de quiebra de la sociedad. Además, se oponían a la suspensión de pagos de esta compañía, por la que ellos se verían perjudicados, de la misma forma que tampoco admitían el convenio de acuerdo presentado por Martínez Rivas³³.

Los trabajos en los astilleros continuaban y para el 23 de mayo ya se habían reanudado en todos los talleres. A pesar de ello, los conflictos con los trabajadores continuaban. Por una parte, Martínez Rivas no perdonó a los trabajadores ingleses la traición que supuso su apoyo a Palmer, y les amenazó con echarles de las casas donde vivían, propiedad del mismo Martínez Rivas. Por el momento, el conflicto se conjuró gracias a la intermediación de Palmer y los operarios ingleses continuaron en sus hogares. El descontento de los obreros vizcaínos por lo que consideraban un trato de favor para con sus compañeros ingleses, les llevó a amenazar con abandonar los astilleros. Martínez Rivas se reunió con ellos y les pidió desistieran de su empeño³⁴.

La reapertura de los astilleros no supuso la readmisión de todos los obreros despedidos. La dirección justificaba esta situación como consecuencia de los cambios en la organización del trabajo. La Comisión ejecutiva de la Diputación encargada de recabar socorros para los obreros de los astilleros que no se habían reincorporado al trabajo, continuaba con sus gestiones, al mismo tiempo que la inquietud de los operarios vizcaínos por la marcha de las obras y por el trato de favor a los trabajadores ingleses se acrecentaba. Los trabajos en los astilleros quedaron suspendidos, momentáneamente, desde el 20 de abril al 23 de mayo, y reanudados éstos, el 26 de mayo se pagó la indemnización correspondiente a los obreros ingleses, contratados y no contratados. Al día siguiente, todavía no se había pagado a los vizcaínos. Estos trabajadores pasaron un escrito al director de los astilleros, reunido en esos momentos con el gobernador civil, en el que ponían de manifiesto sus intenciones de declararse en huelga. El conflicto se solucionó gracias a la intervención del gobernador³⁵.

30. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los operarios de los astilleros" (13 de mayo de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (16 de mayo de 1892).

31. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros. La incautación" (17 de mayo de 1892); "Los Astilleros" (18 de mayo de 1892).

32. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (19 de mayo de 1892); "Los Astilleros" (20 de mayo de 1892).

33. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (20 de mayo de 1892).

34. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (22 de mayo de 1892).

35. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (24 de mayo de 1892); "Los Astilleros" (25 de mayo de 1892); "Los Astilleros" (28 de mayo de 1892).

Con la reapertura de los *Astilleros del Nervión*, se abrió también en la Senado el debate en torno a la responsabilidad de lo ocurrido en esta empresa y, cómo no, *El Noticiero Bilbaíno* recogió en sus líneas esta polémica, defendiendo la actuación de Martínez Rivas. Para el rotativo bilbaíno, la discusión parlamentaria estuvo mal planteada por los liberales, puesto que fueron ellos los que propusieron la incautación y no sacaron beneficio político alguno de ella. Se afirmaba que realmente nadie sabía a quien correspondía la responsabilidad de lo ocurrido en los astilleros. Se podría hablar de la gloria para la sociedad colectiva a la que le adjudicaron la construcción de los buques; de la influencia en el cierre de los astilleros de la transformación de esta sociedad de colectiva en anónima a costa de cargos políticos del gobierno con un claro fin político; e, incluso, de la influencia de la promesa del ministro de Guerra en la adjudicación de otro acorazado a esta compañía. También se podría hacer referencia a las contradicciones de Cánovas con el Ministro de Marina y otros altos funcionarios en cuanto a las pautas a seguir con los *Astilleros del Nervión*, sin embargo, nadie hablaba de ello. En último lugar, *El Noticiero* se preguntaba por qué el ministro de Marina no hacía más que recordar que Palmer tenía un puesto técnico y que el director gerente de los astilleros era el general Cervera. Demasiadas cuestiones sin aclarar.

Por último, este periódico se aventuraba a asegurar que la construcción de buques para la armada exigía mayores garantías que otro tipo de construcciones navales y que la *Sociedad de los Astilleros del Nervión* comenzó brillantemente cumpliendo sus compromisos, hasta que comenzaron la serie de desatinos que terminaron con la incautación de los astilleros por el Estado. Un último apunte, entre las altas esferas del Ministerio de Marina se aseguraba que el arsenal de El Ferrol bastaba y sobraba para las necesidades de la armada española en cuanto a la construcción de buques, por lo tanto, ¿se trataba de desviar la construcción de buques para la Marina de la industria privada a los arsenales estatales? En definitiva, para *El Noticiero Bilbaíno*, el debate que estaba teniendo lugar en el Senado sobre los *Astilleros del Nervión* no conducía a nada práctico y se redujo a probar sobre quién recaía la mayor responsabilidad y no dudaba de acusar de *inexactas* las noticias que los periódicos madrileños publicaban sobre este tema³⁶.

Un nuevo capítulo de desacuerdo con el Estado se abrió al ser nombrado Benito Alzola director de los *Astilleros del Nervión*, al pasar el hasta entonces director del establecimiento, general Cervera, a ser ministro de Marina. Algunos periódicos de Madrid desmentían el nombramiento de Alzola como nuevo director, a los que *El Noticiero* les replicaba con una encendida defensa de éste. Le consideraba *uno de los ingenieros navales de más brillante historia*, que venía prestando sus servicios en los *Astilleros del Nervión* desde la fundación de esta factoría y que conocía perfectamente cuantos trabajos se habían realizado allí³⁷.

Cuando todos los peligros parecían conjurados, nuevos acontecimientos venían a enturbiar el futuro de los *Astilleros del Nervión*. A finales de 1892 era patente el desacuerdo entre el ministro de Hacienda y el de Marina, en cuanto a las cantidades comprometidas con la industria particular para la construcción de buques. En el primer Consejo de Ministros que tuvo lugar en 1893, el conde de Gamazo declaró que no era posible construir nuevos buques para la Marina, sin que con ello se pensara en abandonar los que estaban en construcción. La marcha de los trabajos en los *Astilleros del Nervión* comenzaba a preconizar lo inevitable. A medida que se acercaba el término del crucero *Infanta María Teresa*, se había dado comienzo al despido de trabajadores y se temía que se suspendieran los trabajos de los otros dos buques. A finales de enero de 1893 y ante la situación cada vez más precaria de los trabajos en los astilleros, los obreros dieron paso a distintas movilizaciones y llamaban en su apoyo a las *fuerzas vivas* de Vizcaya. Una de las medidas tomadas por los obreros de los astilleros fue la de ir a Madrid para solicitar al ministro de Marina que no se cerrasen los astilleros y que se terminasen los tres buques contratados³⁸.

Los representantes de los *Astilleros del Nervión* no se pusieron de acuerdo con el ministro de Marina, general Cervera, a la sazón el ex director de la factoría. El ministro ponía dificultades para un acuerdo por la naturaleza del contrato que el Estado firmó con la sociedad constructora de los buques, que limitaba cualquier tipo de convenio para la continuidad de la empresa. Por lo tanto, los astilleros se cerrarían una vez terminados los buques y los despidos eran inevitables. La única solu-

36. *El Noticiero Bilbaíno*, "El debate a cerca de los Astilleros" (1 de junio de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (10 de junio de 1892).

37. *El Noticiero Bilbaíno*, "El director de los Astilleros" (19 de diciembre de 1892).

38. *El Noticiero Bilbaíno*, "La industria naval" (30 de diciembre de 1892); "Los Astilleros del Nervión" (4 de enero de 1893); "Los Astilleros" (3 de febrero de 1893).

ción viable para el ministro era que la *Sociedad Anónima de los Astilleros del Nervión* levantase la declaración de quiebra que recaía sobre ella, pero ésta era una cuestión que incumbía a los tribunales y no al gobierno. De desaparecer el estado de quiebra de la sociedad y si ésta se rehabilitaba para administrar sus intereses, el gobierno se comprometía a examinar las proposiciones de esta compañía para el uso de sus talleres, sin por ello poner en peligro los intereses del Estado³⁹.

Entretanto, estaba próxima la finalización de las obras del acorazado *Infanta María Teresa*, a pesar de los esfuerzos de los arsenales de El Ferrol y de Cádiz por llevarse la liquidación de este buque y de los otros dos que se estaban construyendo en los *Astilleros del Nervión*. Era tal el temor a que esto sucediera, que se enviaron 35 mil firmas al ministro de Marina para que las pruebas generales del *Infanta María Teresa* se realizaran en Vizcaya. Se temía que de realizarse estos ensayos en puertos de jurisdicción de la Armada, la finalización de este crucero y de los otros dos se las llevaran los astilleros de la Marina. Por consiguiente, se pedía al ministro que se terminasen estos cruceros por completo en los Astilleros del Nervión, artillados y con la dotación correspondiente⁴⁰.

La situación de los *Astilleros del Nervión* era cada vez más angustiosa y a pesar de las gestiones de las instituciones y entidades económicas vizcaínas, de las promesas del gobierno y de que la Audiencia territorial de Burgos levantó el estado de quiebra de la *Sociedad de los Astilleros del Nervión*, seguían los despidos. La causa: el gobierno quería hacer cada día mayores reducciones de gastos. Además, el Ministerio de Marina decidió que las pruebas los tres cruceros que se estaban construyendo en los astilleros bilbaínos se realizaran en el arsenal de El Ferrol. Para este Ministerio la barra del puerto de Bilbao impedía la salida de los buques terminados. El malestar ante el posible traslado de los buques al arsenal de El Ferrol para ser acabados y por la situación de los obreros de los *Astilleros del Nervión*, movilizó una vez más a los distintos elementos implicados en este pleito. En Bilbao se convocó una manifestación a favor de los obreros de los astilleros y Francisco Martínez Rivas viajó a Madrid para entrevistarse con Sagasta. En un intento de calmar los ánimos, el presidente le prometió que el *Infanta María Teresa* no sería llevado a El Ferrol para ser artillado y que se realizarían las pruebas del crucero en Bilbao, si en el informe pericial, que se encomendaría a Evaristo Churruca, se decía que el buque una vez finalizado podía pasar la barra del abra bilbaína⁴¹.

A pesar de estas promesas, parecía inevitable que el *Infanta María Teresa* sería llevado a El Ferrol para realizar las pruebas generales y, por consiguiente, el descontento en Bilbao era cada vez mayor. El Centro consultivo de la Marina dictaminó que sin discusión posible, este buque y los otros dos que se estaban construyendo en la capital vizcaína, debían ser terminados en El Ferrol y para ello, aseguraba, contaba con el patronazgo del Presidente del Consejo de Ministros. Desde la prensa bilbaína, sin distinción de cuerda alguna, se criticaba al gobierno por su defensa de los astilleros de El Ferrol y se ponía en entredicho la campaña de la prensa madrileña, en particular de *El Imparcial*, por su apoyo a favor de los astilleros gallegos. Los rotativos madrileños insistían en el problema de rebasar la barra de la Ría por los cruceros una vez terminados, afirmación que *El Noticiero Bilbaíno* calificaba de *error de bulto*. La protesta por el traslado de los tres buques era generalizada. La *Sociedad de los Astilleros del Nervión* protestó ante el ministro de Marina, y no fue éste el que le contestó, sino el propio presidente Sagasta manteniendo la postura del gobierno de trasladar los tres cruceros a El Ferrol. En los distintos ayuntamientos afectados y en la Diputación de Vizcaya tuvieron lugar diversas reuniones entre los representantes de las partes implicadas en este espinoso asunto y tampoco faltaron comunicados de los obreros de *Astilleros del Nervión* contrarios a que los buques salieran de la factoría antes de ser terminados⁴².

Seguía el malestar por la salida del *Infanta María Teresa*. No había cambios por parte del gobierno y el Ayuntamiento de Bilbao mandó una exposición a Sagasta solicitando la terminación completa de los tres cruceros en los *Astilleros del Nervión*. En contestación, se recibió un telegrama del presi-

39. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (11 de febrero de 1893); "Los Astilleros" (15 de febrero de 1893). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 16, *Antecedentes de la reapertura de Astilleros del Nervión*, 1893-1900. Archivo municipal de Erandio (Diputación Foral de Bizkaia), carpeta 17, expediente nº 48, *Oficios relacionados con la protección solicitada por los obreros de los Astilleros del Nervión y pruebas de cañones en Armocho*, 1893-1894. Cámara de Comercio de Bilbao. Expediente nº 480, *Nombramiento de comisario de la quiebra de la Sociedad Astilleros del Nervión*, 1892.

40. *El Noticiero Bilbaíno*, "El crucero *Infanta María Teresa*" (19 de marzo de 1893); "Pruebas de la artillería del crucero *Infanta María Teresa*" (28 de marzo de 1893).

41. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (9 de mayo de 1893); "Los cruceros del Nervión" (12 de agosto de 1893); "La cuestión de los cruceros" (16 de agosto de 1893).

42. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (19 de agosto de 1893); "Los arsenales del Estado" (21 de agosto de 1893); "El *Infanta María Teresa*" (24 de agosto de 1893); "La cuestión del crucero" (26 de agosto de 1893).

dente que, en tono conciliador, aseguraba que la salida de este crucero no implicaba la salida de los otros dos buques, es más, continuaba Sagasta, si este acorazado salía, se favorecería la terminación de los otros dos, sin novedad y completamente artillados. Tal respuesta no causó más que indignación en los astilleros y, el 26 de agosto, Víctor Chavarri, representantes de la prensa bilbaina y los comisionados de los astilleros se reunieron con Martínez Rivas. Sin duda alguna, la salida del *Infanta María Teresa* lesionaba el crédito y los intereses de Bilbao y de Vizcaya. Su partida estaba fijada para las cuatro de la tarde del 28 de agosto⁴³.

En la fecha indicada salió el *Infanta María Teresa* para El Ferrol después de atravesar con toda felicidad la barra, clara alusión a las agoreras excusas del gobierno para evitar su finalización en los Astilleros del Nervión. En un intento de evitar que los cruceros se terminasen en los astilleros del Estado, *El Noticiero Bilbaino* cargaba las tintas contra estos arsenales, y se hablaba de las infamias vertidas contra los Astilleros del Nervión y de los despilfarros que tenían lugar en los astilleros de la Marina. Al mismo tiempo, este rotativo siguió al detalle las pruebas del *Infanta María Teresa* en El Ferrol. Para comenzar, se aplazaron las pruebas de tiro forzado porque hubo problemas con el agua con el que se alimentaban las caderas. *El Noticiero* se preguntaba si no se trataba de un sabotaje para desprestigiar los trabajos de los Astilleros del Nervión. A pesar de este pequeño incidente, las pruebas del crucero fueron un éxito, con el consiguiente triunfo de la industria naval vizcaína. No sin cierta malicia se decía que estos ensayos se habían llevado al extremo y que el acorazado *Pelayo*, construido en Francia, no fue sometido a tales verificaciones. En definitiva, se puso de manifiesto las excelentes condiciones del *Infanta María Teresa* lo que evidenciaba que los buques construidos en los Astilleros del Nervión constituían por sus brillantes condiciones una gloria para el país, por lo tanto, se solicitaba toda ayuda y protección para que estos astilleros pudiesen seguir construyendo buques⁴⁴.

Aprovechando los buenos resultados de las pruebas del crucero *Infanta María Teresa*, Martínez Rivas propuso en diciembre de 1893 al gobierno que levantase la incautación de los Astilleros del Nervión. Solicitaba que esta factoría volviese a la *Sociedad Anónima* que la explotaba y que en estos astilleros se construyesen nuevos buques, incluso también para el extranjero. Por lo tanto, Martínez Rivas solicitaba al gobierno que no dejara morir la industria naval vizcaína, que tan buenos resultados daba, pero aún quedaba por gestionar con el gobierno la salida de los otros dos cruceros terminados. Como un apunte de la organización empresarial que se estaba gestando en Vizcaya, indicar que por estos días se constituyó la *Liga Vizcaína de Productores*, de la que formaban parte Benito Alzola, Víctor Chavarri, Francisco Martínez Rodas, Ramón Ibarra y Federico Echevarría. Una ausencia entre estos fundadores, la de José Martínez Rivas⁴⁵.

En febrero de 1894 no se tenía todavía respuesta a la solicitud de Martínez Rivas al gobierno y desde *El Noticiero Bilbaino* se reclamaba que se le reintegrasen a éste los astilleros. Aprovechando el cambio de ministro de Marina, se solicitó al nuevo titular que se activasen las obras de los cruceros en los Astilleros del Nervión y que se construyera en esta factoría una escuadrilla para la armada. *El Noticiero* recogía las afirmaciones de Martínez Rivas, que de serle devueltos los astilleros, éste conseguiría al menos la construcción de dos nuevos cruceros, lo que aseguraría el trabajo. No había duda alguna, desde este rotativo se intentaba movilizar a la opinión pública para que los Astilleros del Nervión pasaran a Martínez Rivas. En el mismo sentido se posicionaba la comisión de obreros de Astilleros del Nervión que en Madrid realizaban gestiones con el gobierno para que no se paralizasen las obras en los astilleros. Como réplica a esta movilización, la prensa gallega abogaba contra la protección los astilleros particulares por el gobierno en detrimento de los arsenales del Estado⁴⁶.

En un intento de levantar la incautación, la *Sociedad Anónima de los Astilleros del Nervión* presentó al gobierno las bases de un contrato. Se proponía la creación de una nueva sociedad entre los capitalistas vizcaínos, a la que la *Sociedad Anónima* cedería gratuitamente todo su capital, para

43. *El Noticiero Bilbaino*, "La cuestión del crucero" (27 de agosto de 1893); "El crucero *Infanta María Teresa*" (28 de agosto de 1893).

44. *El Noticiero Bilbaino*, "La salida del crucero" (29 de agosto de 1893); "Los arsenales del Estado" (30 de agosto de 1893); "El crucero *Infanta María Teresa*" (2 de octubre de 1893); "El *Infanta María Teresa*" (17 de octubre de 1893); "El crucero *Infanta María Teresa*" (20 de octubre de 1893).

45. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (7 de diciembre de 1893); "Los Industriales" (12 de diciembre de 1893).

46. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (5 de febrero de 1894); "Los Astilleros" (10 de febrero de 1894); "Los Astilleros del Nervión" (25 de febrero de 1894); "Los Astilleros" (26 de febrero de 1894). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 16, *Antecedentes de la reapertura de Astilleros del Nervión, 1893-1900*. Archivo municipal de Erandio (Diputación Foral de Bizkaia), carpeta 17, expediente nº 48, *Oficios relacionados con la protección solicitada por los obreros de los Astilleros del Nervión y pruebas de cañones en Armocho, 1893-1894*.

pasar posteriormente ésta a desaparecer. El gobierno seguía sin dar contestación alguna a las propuestas de Martínez Rivas y una vez más *El Noticiero Bilbaíno* salía en su defensa. Achacaba al gobierno que sólo le interesaba la pronta terminación de los dos cruceros que se estaban construyendo en los astilleros, sin plantearse el futuro de esta empresa. Es más, se buscaba responsabilidades ante el descalabro que traería consigo el cierre de la factoría⁴⁷.

En El Ferrol dieron comienzo las pruebas del artillado del crucero *Infanta María Teresa*, que fueron seguidas con avidez por la prensa bilbaína. Los buenos resultados de los cañones construidos en estos astilleros suponían un nuevo aval para el buen hacer de los *Astilleros del Nervión*. Nuevamente la industria naval vizcaína había triunfado. Esto suponía un nuevo aliciente para que *El Noticiero* prosiguiese con su campaña a favor de la reversión de los astilleros a Martínez Rivas⁴⁸.

Las movilizaciones obreras contra el cierre de los astilleros eran continuas y una comisión de obreiros llegó a proponer a las instituciones y entidades económicas vizcaínas la creación de una nueva sociedad regida por los mismos trabajadores. Esta propuesta fue desestimada por los representantes de la Diputación, ayuntamientos afectados, Cámara de Comercio de Bilbao y Liga Vizcaína. Mientras tanto, el gobierno seguía en sus trece de no permitir que se realizase el artillado de los cruceros en los *Astilleros del Nervión*. Consecuencia de esta postura fue la moción que elevó la Diputación de Vizcaya para apoyar la construcción completa de los cruceros, además de la campaña de la prensa bilbaína contra las construcciones navales de los arsenales del Estado, junto a la compra de cañones y montajes de artillería en el extranjero⁴⁹.

A principios de agosto de 1894, terminado el crucero *Vizcaya*, y después de cinco días de pruebas en el abra del puerto de Bilbao, este buque salió para El Ferrol para su completo artillado. Una vez más, el éxito de estas pruebas equivalía a la excelencia de la factura de los *Astilleros del Nervión*⁵⁰. En este clima de satisfacción por el buen trabajo realizado en los astilleros, Martínez Rivas firmó a finales de octubre de 1894 un convenio con los acreedores de la *Sociedad de los Astilleros del Nervión*. Eso sí, Martínez Rivas manifestaba a sus acreedores que no podía dar una garantía especial si los *Astilleros del Nervión* estaban incautados, aunque todos los intereses estaban sobradamente garantizados⁵¹.

Cuando en febrero de 1895 se realizaban las pruebas de máquinas del tercer y último crucero construido en los *Astilleros del Nervión*, el *Almirante Oquendo*, y teniendo en cuenta que las pruebas oficiales con los cañones montados se realizarían en agosto de ese año, era inevitable preguntarse qué sería de los astilleros una vez concluido este buque. La respuesta, ante las expectativas del momento, era sencilla: la liquidación de la *Sociedad Anónima* que se creó para la construcción de los tres cruceros y el consiguiente cierre de los astilleros. En Madrid, los conservadores atacaban el proyecto de creación de la Escuadra de 1887, por la adjudicación de la construcción de los buques a la industria privada española, en detrimento de la calidad de las construcciones y del cumplimiento de los plazos de entrega. En consecuencia, nueva campaña de la prensa bilbaína a favor de la industria naval privada española, exaltando las excelencias técnicas de esta industria y apelando al *sentimiento nacional*. Se criticaba que no hubiese habido una protección del gobierno a la industria española y claro ejemplo fue que éste encargase 19 lanchas cañoneras a Inglaterra⁵².

En julio de 1895 corrían rumores en Bilbao sobre la reorganización de los *Astilleros del Nervión* para la construcción de buques para la marina mercante. Por estas fechas Benito Alzola, inspector

47. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (11 de marzo de 1894); "Los Astilleros del Nervión" (12 de marzo de 1894); "Los Astilleros del Nervión" (9 de abril de 1894).

48. *El Noticiero Bilbaíno*, "El cañón del *Infanta María Teresa*" (26 de abril de 1894); "Los Astilleros del Nervión" (10 de mayo de 1894); "Los Astilleros del Nervión" (15 de junio de 1894). Archivo municipal de Erandio (Diputación Foral de Bizkaia), carpeta 17, expediente nº 48, *Oficios relacionados con la protección solicitada por los obreros de los Astilleros del Nervión y pruebas de cañones en Armocho*, 1893-1894. Archivo municipal de Erandio (Diputación Foral de Bizkaia), carpeta 17, expediente nº 48, *Oficios relacionados con la protección solicitada por los obreros de los Astilleros del Nervión y pruebas de cañones en Armocho*, 1893-1894.

49. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (23 de junio de 1894); "La industria naval vizcaína" (27 de julio de 1894). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 16, *Antecedentes de la reapertura de Astilleros del Nervión*, 1893-1900.

50. *El Noticiero Bilbaíno*, "El crucero *Vizcaya*" (2 de agosto de 1894); "La salida del crucero *Vizcaya*" (3 de agosto de 1894); "Las pruebas de andar del *Vizcaya*" (8 de agosto de 1894); "Las pruebas del *Vizcaya*" (9 de agosto de 1894).

51. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los acreedores de los Astilleros" (31 de octubre de 1894). *Las Noticias*, "Los enemigos de la industria española" (13 de septiembre de 1894); "La Liga de Productores y los Astilleros del Nervión" (15 de noviembre de 1894).

52. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros" (16 de febrero de 1895); "La escuadra madrileña" (24 de febrero de 1895); "La industria naval" (14 de marzo de 1895); "Los cruceros del Nervión" (16 de abril de 1895); "La industria naval en España" (29 de abril de 1895); "Nuevas lanchas cañoneras" (18 de junio de 1895). Liga Vizcaína de Productores, *Primas a la construcción naval*, 22 de febrero de 1896.

de ingenieros navales, sacó su obra *Primas a la construcción naval y a la navegación*. Alzola criticaba en este trabajo la ineficacia de la legislación existente en esta materia. A su juicio era necesario modificarla para crear en España una industria vigorosa y potente de construcciones navales por medio del estímulo bien dirigido de la iniciativa particular. A estas opiniones se sumó *El Noticiero Bilbaíno*, que abordó una nueva campaña contra los arsenales del Estado⁵³.

Desde el punto de vista militar, a finales de julio de 1895 el crucero *Vizcaya* estaba ya preparado para su pronta entrada en servicio, y a principios del mes siguiente tuvieron lugar frente a las costas de Tánger las maniobras conjuntas de las escuadras española e inglesa, con el consiguiente recelo de Francia ante *el asunto de Marruecos*⁵⁴. Ni que decir tiene que el gobierno español quería hacer un alarde de su armada ante su vecino del norte, aunque bien poco podía predecir los difíciles tiempos que se avecinaban además de en Filipinas y Cuba, también en sus territorios del norte de África.

En agosto de 1895 el crucero *Almirante Oquendo* ya estaba terminado y con ello dieron comienzo los despidos de los obreros. Ya nada evitaría el cierre de los *Astilleros del Nervión*. El día 21 de dicho mes este buque salió de los astilleros para realizar las pruebas en el Abra. La prensa bilbaína, al igual que en los otros dos casos, las seguiría con vivo interés. Desde *El Noticiero Bilbaíno* se definía a este crucero como una *obra verdaderamente grandiosa*, al mismo tiempo que se proponían soluciones para evitar el cierre de los astilleros. Además de criticar la actitud del gobierno con esta factoría, cómo no, ensalzaba la figura de Martínez Rivas⁵⁵.

El 26 de agosto salió el crucero *Almirante Oquendo* para El Ferrol, a pesar de ello y sin esperar, se ofrecía un nuevo respiro para los astilleros bilbaínos. El *Infanta María Teresa* se averió al quedar varado en la bahía de El Ferrol. Se vislumbraba la posibilidad de que se llevara este buque a reparar a los *Astilleros del Nervión* y, con ello, se podía presionar al Estado para que en adelante se reparasen los buques de la armada a esta factoría. En previsión de esta posibilidad, Martínez Rivas se negaba a cobrar la reparación del *Infanta María Teresa* si ésta se realizaba en los astilleros de Bilbao. Al mismo tiempo que Emilia Pardo Bazán visitaba Bilbao, nada se dijo en la prensa de los astilleros propiedad de esta escritora, en El Ferrol arreciaba el descontento ante la decisión del Estado de que el crucero *Infanta María Teresa* fuese reparado en los *Astilleros del Nervión*. Para la prensa gallega la causa de las averías de este buque era la mala factura del mismo y, claro, la prensa bilbaína contraatacó. La reacción contraria a la salida del *Infanta María Teresa* con destino a Bilbao por parte de las autoridades de El Ferrol, de los directivos y de los trabajadores de sus astilleros, provocó su retraso. Como contrapunto, la llegada de este crucero a la Ría el 17 de septiembre contó con la alegría del vecindario de ambas orillas del Nervión que no dudó en salir a recibirlo⁵⁶.

En octubre de 1895 comenzaron las pérdidas de buques de la armada en Cuba, y en Bilbao se aprovecharon estas pérdidas para criticar la mala calidad de las construcciones de los arsenales del Estado y el despilfarro de la administración. En este contexto bélico el gobierno pretendía dotar de artillado a los trasatlánticos en los arsenales del Estado para la defensa de sus colonias de ultramar. *El Noticiero Bilbaíno* consideraba que ésta no era una solución viable, además, los arsenales se abastecerían de material extranjero a precios desorbitados. La única solución que veía este periódico era la construcción de los cañones y montaje en los *Astilleros del Nervión*. Nuevo jarro de agua fría para esta factoría, por Real decreto del 3 de noviembre de 1865 se decidió la compra en el extranjero de dos cazatorpederos. Incombustible en sus críticas al gobierno, *El Noticiero Bilbaíno* recogía las averías de la artillería del crucero *Vizcaya*, comprada a una casa inglesa. De paso, este rotativo también aprovechaba para censurar la compra por el gobierno de armas y municiones a Alemania, a las casas *Mausser y Krupp*, en detrimento de la industria guipuzcoana y de la siderur-

53. *El Noticiero Bilbaíno*, "Las construcciones navales" (3 de julio de 1895); "Los arsenales del Estado" (6 de agosto de 1895).

54. *El Noticiero Bilbaíno*, "La bandera del crucero *Vizcaya*" (20 de julio de 1895); "La manifestación naval en Tánger" (10 de agosto de 1895).

55. *El Noticiero Bilbaíno*, "El crucero *Almirante Oquendo*" (14 de agosto de 1895); "El crucero *Almirante Oquendo*" (15 de agosto de 1895); "El crucero *Almirante Oquendo*" (16 de agosto de 1895); "Los Astilleros del Nervión" (21 de agosto de 1895); "El crucero *Oquendo*" (22 de agosto de 1895); "El crucero *Almirante Oquendo*" (23 de agosto de 1895); "Las pruebas del *Oquendo*" (25 de agosto de 1895); "Patriotismo" (26 de agosto de 1895).

56. *El Noticiero Bilbaíno*, "Las averías del *Teresa*" (26 de agosto de 1895); "Las averías del *María Teresa*" (27 de agosto de 1895); "Rasgo patriótico" (30 de agosto de 1895); "La señora Pardo Bazán en Bilbao" (1 de septiembre de 1895); "Lo de El Ferrol" (2 de septiembre de 1895); "Del *Infanta María Teresa*" (4 de septiembre de 1895); "Lo de El Ferrol" (6 de septiembre de 1895); "Lo de El Ferrol y los *Astilleros del Nervión*" (9 de septiembre de 1895); "El crucero *Infanta María Teresa*" (14 de septiembre de 1895); "El acorazado *Infanta María Teresa*" (18 de septiembre de 1895).

gia vizcaína. Sin otra solución posible, se preveía el cierre de los *Astilleros del Nervión* por falta de trabajo para el 8 de febrero de 1896⁵⁷.

4. ESFUERZOS PARA REABRIR LOS ASTILLEROS DEL NERVIÓN (febrero 1896- junio 1900)

En enero de 1896 estaban finalizando las reparaciones del crucero *Infanta María Teresa*, con lo que el cierre de los *Astilleros del Nervión* era cuestión de días. La única solución viable para evitar su clausura era llegar a un acuerdo entre la *Sociedad Anónima* y el Estado para la liquidación de los gastos que se contrajeron para terminar los cruceros, puesto que mientras esta liquidación no tuviese lugar, la situación de *Astilleros del Nervión* no estaría resuelta. Es más, existía un proyecto para construir buques mercantes en esta factoría, pero no se podía llevar a efecto hasta que no se realizara esta liquidación y, de este modo, la *Sociedad Anónima* supiera sobre que bases podía actuar. El 30 de enero partió el *Infanta María Teresa* con destino para El Ferrol, con el consiguiente despido de los obreros. Tan sólo quedaba un pequeño contingente de trabajadores hasta marzo para terminar la artillería, fecha en la que quedarían cerrados definitivamente los astilleros⁵⁸.

En este momento arreciaron, aún más si cabe, las críticas desde la prensa bilbaína a la actuación del gobierno. Se le reprochaba que cerrase los talleres españoles y que encargara buques al extranjero. También, bajo el aserto *si vis pacem para bellum*, se le imputaba al gobierno la falta de previsión ante la Guerra de Cuba por la *interinidad* con la que se había llevado a cabo el abastecimiento de armamento, a pesar de que estaba más que probada la suficiencia de la industria española. Mientras tanto, el acorazado *Vizcaya*, esperaba en El Ferrol para su partida inminente hacia Cuba, al mismo tiempo que continuaban las compras del gobierno de armamento naval al extranjero. Para mayor escarnio de la industria naval propia, el ministro de Marina presentó un proyecto de construcción en el extranjero de nuevos buques para la armada. Ya estaban teniendo lugar gestiones con Londres para la compra de dos destructores. En la prensa de Madrid se decía que estos dos nuevos buques ofrecían ventajas considerables sobre los construidos en los *Astilleros del Nervión*⁵⁹.

Con la Guerra de Cuba se pusieron en evidencia todas las contradicciones inherentes a una política gubernamental armamentística, enfocada más hacia la inmediatez del abastecimiento en el extranjero que hacia el fomento y protección de la industria propia. Corrían rumores del desarme de los buques mercantes armados de la Trasatlántica, puesto que con el armamento eran más lentos y las tropas necesitaban un rápido transporte a Cuba. En un acto de patriotismo, la Colonia Española en Méjico propuso un impuesto voluntario para el fomento de la escuadra española, aceptado por todas las colonias españolas en América. Por otra parte, los armeros de Eibar realizaban gestiones contra la compra por el gobierno de armas en Alemania. Las entidades políticas y económicas vizcaínas también entablaban negociaciones para que el gobierno concediese la construcción de buques de guerra a los *Astilleros del Nervión*. Y como aliada, la prensa bilbaína criticaba las continuas averías y contratiempos de los buques comprados por el gobierno en el extranjero en detrimento de los astilleros locales, cuya buena factura, mantenían estos rotativos, se estaba comprobando ante el excelente resultado de los buques construidos en los *Astilleros del Nervión*⁶⁰.

Los problemas de la liquidación de los gastos de los *Astilleros del Nervión* seguían sin resolverse. La Intendencia General de Marina ponía reparos a esta liquidación, a pesar de que era un paso necesario para que la *Sociedad Anónima* de Martínez Rivas fuese reintegrada en la posesión de la factoría naval. Las gestiones de esta sociedad con la Diputación de Vizcaya coincidían con el satis-

57. *El Noticiero Bilbaino*, "Otro buque perdido" (3 de octubre de 1895); "El artillado de los trasatlánticos" (14 de octubre de 1895); "Buques de guerra" (4 de noviembre de 1895); "Acuerdo patriótico" (20 de noviembre de 1895); "Las averías de la artillería del *Vizcaya*" (16 de diciembre de 1895).

58. *El Noticiero Bilbaino*, "Los astilleros" (23 de enero de 1896); "El acorazado *Infanta María Teresa*" (31 de enero de 1896); "El acorazado *Infanta María Teresa*" (1 de febrero de 1896).

59. *El Noticiero Bilbaino*, "Nuestra escuadra" (2 de febrero de 1896); "Los armamentos" (5 de marzo de 1896); "El acorazado *Carlos V*" (5 de marzo de 1896); "La bandera del acorazado *Vizcaya*" (12 de marzo de 1896); "Armamentos navales" (29 de marzo de 1896); "La nueva escuadra" (10 de abril de 1896); "Los nuevos cruceros" (21 de mayo de 1896).

60. *El Noticiero Bilbaino*, "Los trasatlánticos armados" (27 de junio de 1896); "Una escuadra para España. Los españoles de Méjico" (3 de agosto de 1896); "Los armeros de Eibar" (5 de agosto de 1896); "Los *Astilleros del Nervión*" (10 de octubre de 1896); "La Marina" (13 de octubre de 1896); "El *Alfonso XIII*" (14 de octubre de 1896). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 16, *Antecedentes de la reapertura de Astilleros del Nervión, 1893-1900*. Liga Vizcaína de Productores, *Instancia contra el recargo en el impuesto de navegación*, 26 de junio de 1896.

factorio vencimiento del convenio entre la primera y sus acreedores. Al mismo tiempo, las fuerzas vivas de esta provincia, capitaneadas por la Diputación, solicitaban al gobierno la construcción de algunos buques para los Astilleros del Nervión. El gobierno dio largas a esta petición mientras que continuaba las negociaciones con Martínez Rivas para la liquidación de los astilleros. Por fin, la primera semana de noviembre de 1896 se aprobaron las bases de la liquidación definitiva. La reacción de la prensa de Bilbao fue, en cierto modo, la esperada. Mientras que por una parte se criticaba la mala gestión de los astilleros durante su incautación por el Estado, por otra parte, se decía que se abría el camino para continuar la buena obra ya comenzada, en franca alusión a la labor de Martínez Rivas. En este momento de incertidumbre, comenzaron a aparecer noticias en los periódicos bilbaínos acerca de la campaña que estaba llevando a efecto la Diputación para la renovación de la flota pesquera y la utilización de vapores. La pregunta era inevitable, ¿dónde se construirían estos nuevos barcos? ⁶¹

En enero de 1898 eran continuos los rumores de la reapertura de los *Astilleros del Nervión*. Estos rumores estaban respaldados por las noticias que llegaban de la prensa de Madrid y por la afirmación de Martínez Rivas de que tenía trabajo para dos nuevos buques mercantes. Todavía los *Astilleros del Nervión* permanecían bajo la tutela del Estado y Martínez Rivas solicitó al ministro de Marina que se le reintegraran, a la par que se mantuviese la intervención de la Marina sobre ellos. Asimismo, Charles Palmer, el antiguo socio de Martínez Rivas, propuso al Gobierno que él pagaría al contado el débito de los *Astilleros del Nervión* al Estado y que establecería las bases de una nueva compañía que se haría cargo de ellos⁶².

A pesar de que Martínez Rivas y el Estado habían firmado las bases para la definitiva liquidación de los *Astilleros del Nervión*, ésta todavía no se había formalizado. La dificultad consistía en la falta de acuerdo en cuanto a la cantidad que los astilleros adeudaban al Estado. Al mismo tiempo, en la prensa de Bilbao se polarizaban las opiniones en torno a los litigantes por el control de los astilleros. Para unos, Martínez Rivas tan sólo perseguía un fin político, y pedían que esta factoría se subastase y pasara a otras manos, es decir, a las de Palmer. Para los más comedidos, había que evitar polémicas, puesto que lo que realmente importaba era la apertura de los astilleros. Mientras que el senador vitalicio por Vizcaya, Martín de Zabala, presentaba en mayo de 1898 una moción en el Senado para la reapertura de esta factoría, el nuevo ministro de Marina del gobierno liberal era partidario de la inmediata apertura de los astilleros⁶³.

Como colofón final a la Guerra de Cuba, el gobierno dictó una Real Orden por la que se embarcaban buques mercantes para armarlos como auxiliares de la armada. Nueva campaña de la prensa bilbaína contra la actuación del gobierno en esta contienda. Se criticaba a la Marina por la mala actuación en la guerra y por la desatinada inversión en la compra de unos buques en el extranjero que de poco sirvieron. En efecto, la flota armada española quedó prácticamente destruida, y entre los buques hundidos figuraban los tres cruceros construidos en los *Astilleros del Nervión*. Finalizado el conflicto, se dio paso a una etapa *regeneracionista* que también afectó a las iniciativas de los navieros bilbaínos. En agosto de 1898 se hablaba en Bilbao de la creación de una línea de vapores entre Londres y esta villa a cargo de la Naviera Aznar y la casa Larrínaga de Londres. En enero del año siguiente la *Compañía Bilbaína de Navegación* se proponía aumentar su flota para establecer un servicio marítimo entre Bilbao y Londres. De llevarse a efecto estos proyectos, se preveía la construcción de nuevos buques mercantes⁶⁴.

Con la entrada en el gobierno de Silvela en 1899 y nombrado nuevo ministro de Marina, Gómez Imaz, se reanudaron los intentos por solventar el pleito de los *Astilleros del Nervión*. Desde *El Noticiero Bilbaíno* se lanzaban veladas acusaciones acerca de *oscuras maniobras* para que los astille-

61. *El Noticiero Bilbaíno*, "La administración de la Marina y los Astilleros del Nervión" (15 de octubre de 1896); "Los Astilleros del Nervión" (16 de octubre de 1896); "Los Astilleros del Nervión" (20 de octubre de 1896); "Los Astilleros del Nervión" (27 de octubre de 1896); "Los Astilleros del Nervión" (10 de noviembre de 1896); "Los pueblos armeros" (25 de noviembre de 1896), "Los Astilleros del Nervión" (25 de noviembre de 1896); "Los vapores pesqueros" (30 de diciembre de 1896). *Diario de Bilbao*, "Los Astilleros del Nervión" (6 de octubre de 1896).

62. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (4 de enero de 1898); "Los Astilleros del Nervión" (14 de enero de 1898).

63. *El Noticiero Bilbaíno*, "Los Astilleros del Nervión" (14 de enero de 1898); "Los Astilleros del Nervión" (23 de enero de 1898); "La reapertura de los Astilleros del Nervión" (14 de mayo de 1898); "Los Astilleros del Nervión" (23 de mayo de 1898).

64. *El Noticiero Bilbaíno*, "Embargo de los buques mercantes" (1 de junio de 1898); "La guerra y la Marina" (27 de julio de 1898); "Línea de vapores" (13 de agosto de 1898); "Verdades. La Marina y el Ejército" (23 de agosto de 1898); "La regeneración" (10 de noviembre de 1898); "Navieros de empuje" (22 de enero de 1899).

ros continuasen cerrados. A finales de mayo, el ministro de Marina visitó esta factoría, al mismo tiempo que negociaba con Martínez Rivas sobre el modo de los pagos de la liquidación, sin que esto supusiera un compromiso por parte del gobierno para adquirir nuevos buques en estos astilleros. Recogiendo el espíritu regeneracionista que impregnaba toda la sociedad, y que el gobierno de Silvela tomó por estandarte, la prensa bilbaína le reclamaba al presidente que había llegado el momento de aplicar estas ideas para reabrir de una vez por todas los astilleros. Se mantenía que en esta factoría se podían construir mejores buques y a menor coste que los que el Estado compraba en el extranjero, al que igual que se podían construir también los buques que las navieras vizcaínas se veían abocadas a adquirir en otros países. Es decir, se buscaba la doble vertiente de la construcción naval, la demanda estatal y la privada⁶⁵.

Llegó julio de 1899 y no se tenían noticias de la posible actuación del ministro de Marina en el contencioso de los astilleros. Ante esta actitud, los diputados y senadores vizcaínos en Madrid se reunieron con el ministro, que les comunicó que estaba ya ultimada la liquidación de los créditos, que ésta había sido aprobada por el Consejo de Ministros y, por último, que ya había sido hecha efectiva por el Estado. Por lo tanto, la *Sociedad Anónima de los Astilleros* podía hacerse cargo inmediatamente de la factoría. Tan sólo faltaba que el Consejo de Ministros dictase la disposición de entrega de los astilleros a su dueño. En este punto surgió la polémica en torno al coste real que los *Astilleros del Nervión* supusieron para el Estado, y si realmente este coste concordaba con lo pactado con Martínez Rivas⁶⁶.

En octubre de 1899 seguía sin solucionarse aún el problema de los astilleros. Había retrasos en la tramitación de su expediente y aunque había pasado del Ministerio de Marina al de Hacienda, éste todavía se encontraba paralizado. *El Noticiero Bilbaino* acusaba de este retraso a los intereses de otra región, en alusión a los astilleros de El Ferrol. Por estas fechas, Ramón de la Sota y Eduardo Aznar y Tutor, presentaron un proyecto para la construcción en Sestao de otro gran astillero, la futura *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques*. A mediados de este mes, el Consejo de Ministros acordó subastar los *Astilleros del Nervión*. Esta medida causó sorpresa y mala impresión en Vizcaya, máxime cuando se creía que Martínez Rivas había llegado a un acuerdo con el gobierno. En la prensa de Bilbao se repetían los escritos sobre la necesidad de la *regeneración* de España a todos los niveles, a la vez que arreciaban los ataques contra la gestión del ministro de Marina. Efectivamente, las bases para la *regeneración* de la Marina existían, es decir, los *Astilleros del Nervión*, la cuestión era ponerlos en marcha. A finales de 1899, al mismo tiempo que el gobierno preparaba la subasta de los astilleros, Martínez Rivas se reunía con el ministro de Marina. Este año de la *regeneración* dio fin con los astilleros todavía cerrados⁶⁷.

Por fin, el 12 de febrero de 1900 la Reina firmó el decreto por el que se autorizaba al Ministro de Marina para que presentase a las Cortes las bases del arreglo concertado de común acuerdo con Martínez Rivas. La prensa bilbaína realizó un detallado seguimiento de todo este proceso: análisis del dictamen de la comisión correspondiente sobre el Proyecto de Ley de Liquidación y seguimiento del debate en el Congreso de este proyecto. El 12 de junio se entregaron los *Astilleros del Nervión* a la sociedad propietaria y de inmediato se dio comienzo a los trabajos con la construcción de dos buques mercantes y con la reparación de las averías del crucero *Infanta Isabel*. Las perspectivas de trabajo tampoco faltaban, se tenía previsto presentarse al concurso que iba a sacar el gobierno para la construcción de nuevos buques, al mismo tiempo que se tenía la esperanza de que las navieras vizcaínas, que en esos momentos estaban teniendo un extraordinario desarrollo, comprasen en los *Astilleros del Nervión* los vapores que antes adquirirían en el extranjero⁶⁸. De esta suerte, una nueva etapa se abría para los *Astilleros del Nervión*.

65. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros" (28 de marzo de 1899); "Los Astilleros" (14 de abril de 1899); "Los Astilleros" (7 de mayo de 1899); "Los Astilleros del Nervión" (21 de mayo de 1899); "Los Astilleros" (28 de mayo de 1899).

66. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (9 de julio de 1899); "Los Astilleros del Nervión" (29 de agosto de 1899); "Los Astilleros del Nervión" (28 de septiembre de 1899). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 16, *Antecedentes de la reapertura de Astilleros del Nervión, 1893-1900*.

67. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (13 de octubre de 1899); "No hay regeneración" (15 de octubre de 1899); "Nuevo astillero en Bilbao" (17 de octubre de 1899); "Los Astilleros del Nervión" (20 de octubre de 1899); "La obra regeneradora" (29 de noviembre de 1899); "Reconstrucción de la Marina" (9 de diciembre de 1899); "Los Astilleros del Nervión" (30 de diciembre de 1899).

68. *El Noticiero Bilbaino*, "Los Astilleros del Nervión" (13 de febrero de 1900); "Los Astilleros del Nervión" (8 de marzo de 1900); "Los Astilleros del Nervión" (20 de marzo de 1900); "Los Astilleros del Nervión" (13 de junio de 1900); "Los Astilleros del Nervión" (10 de agosto de 1900). *La Voz de Vizcaya*, "Congreso de los Diputados. Los Astilleros del Nervión" (20 de marzo de 1900). Archivo municipal de Portugalete, caja 98, expediente nº 12, Comunicaciones del Gobierno Civil, *Reapertura de Astilleros del Nervión, 1900*.