

CENTRO DE REPARA

En la referencia de lo tratado en el Consejo de Ministros del pasado día 3 de marzo, uno de los apartados correspondientes al Ministerio de Industria decía: "Acuerdo sobre bases de convenio para la creación en Las Palmas de Gran Canaria de un nuevo centro de reparaciones navales."

Se lograba, de esta forma, la consecución de una meta largo tiempo anhelada por sí misma y por lo que representa dentro de los ambiciosos proyectos acerca de la industrialización del archipiélago.

AGUAYRO, en sus páginas, se ha referido con frecuencia a la necesidad de una industria de reparación naval en varios sentidos. Nuestra revista nos servirá de pauta para seguir paulatinamente este proceso que culmina con la visita del titular de la Cartera de Industria a nuestra capital, firmando los documentos precisos para llevar a efecto este sector de industrialización. En el número de mayo del pasado 1970, dábamos cuenta del seminario coloquio sobre problemática y perspectivas de desarrollo de las Islas Canarias, organizado por las Cajas de Ahorros de la Federación Canaria a través del Fondo para la Investigación Económica y Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorros.

Como orientaciones de industrias fácilmente desarrollables en el Archipiélago, el estudio recomendaba las siguientes, con una meta común de mercado internacional:

- Una industria de calzado. Ello llevaría consigo el empleo de mano de obra abundante y un complemento de fabricación de otros artículos de piel.
- Interesante es igualmente la implantación de una industria de muebles en serie.
- Ampliar la industria de artes gráficas de Santa Cruz de Tene-



rife o bien crear nuevas de este tipo.

- Industria de material eléctrico y de múltiples aparatos electrodomésticos.

- En situación privilegiada, una industria de construcción y reparación naval, dado el enclave geográfico que disfrutamos.

- Los muebles tubulares y metálicos.

El Fondo para la Investigación Económica y Social publicó dicho estudio, en cuatro tomos, bajo el

título "Situación actual y perspectivas de desarrollo de Canarias". En el mismo, y centrándose en la reparación naval que nos interesa, se explica cómo la evolución de este sector en Canarias no ha seguido un ritmo semejante al nacional, registrando un estancamiento de la cifra de facturación de sus astilleros desde el año 1962, fecha en que se alcanzó la saturación, trabajando desde entonces prácticamente a tope. Como causa principal

ACCIONES NAVALES



de este estatismo se presenta la falta de continuidad del antiguo emplazamiento de los diez varaderos del Puerto de La Luz, cuyo traslado a una nueva zona estaba en estudio desde hacía más de diez años. En la actualidad las instalaciones navales se hallan emplazadas provisionalmente al Sur del Muelle de Santa Catalina, habiéndose desalojado las antiguas rampas existentes entre este muelle y el Espigón del Castillo. El nuevo emplazamiento,

pese a suponer un desahogo respecto a las antiguas instalaciones, no ofrece condiciones para una expansión de esta actividad que exija un volumen importante de construcciones de infraestructura.

Las tendencias a las que apunta la evolución de la reparación de buques en el archipiélago, presentan en su forma general tres aspectos:

"a) Reparación de averías que afectan al normal servicio del

buque. Estas averías pueden surgir de forma imprevista en cualquier punto de su ruta de navegación.

b) Revisiones periódicas exigidas por diversos organismos y legislaciones. Estas obras suelen ser programadas con antelación, al contrario de lo que ocurre con las anteriores, y se realizan normalmente en un punto de la ruta en lastre. La única limitación en el caso de petroleros es la necesidad de limpiar y desgaseificar los tanques de carga antes de la reparación, operaciones que exigen un tiempo variable entre los tres y los cinco días, después de la descarga, si se utilizan para ello las propias instalaciones Betteworth de los buques.

c) Obras importantes de modificación que, en general, exigen un tiempo más dilatado de realización que los otros tipos de reparaciones, siendo programadas con considerable antelación." De estas tres formas, la primera, al no admitir programación, sólo interesa tenerla en cuenta en relación con las unidades menores de la flota pesquera de pequeño radio de acción. Son obras de tipo esporádico y de carácter complementario a la actividad principal de los astilleros.

Por lo tanto, las revisiones periódicas son las que ofrecen un mayor interés, debido a la privilegiada situación del archipiélago, cerca de diversas rutas marítimas. Rutas que, procedentes de Oriente dan la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza para dirigirse a Europa, así como las que, provenientes del Medio Oriente o Europa, se dirigen a América. Por otra parte, la distancia entre los grandes centros europeos consumidores de petróleo y Canarias permitiría a los buques la desgasificación y limpieza de los tanques.

Las obras de modificación de

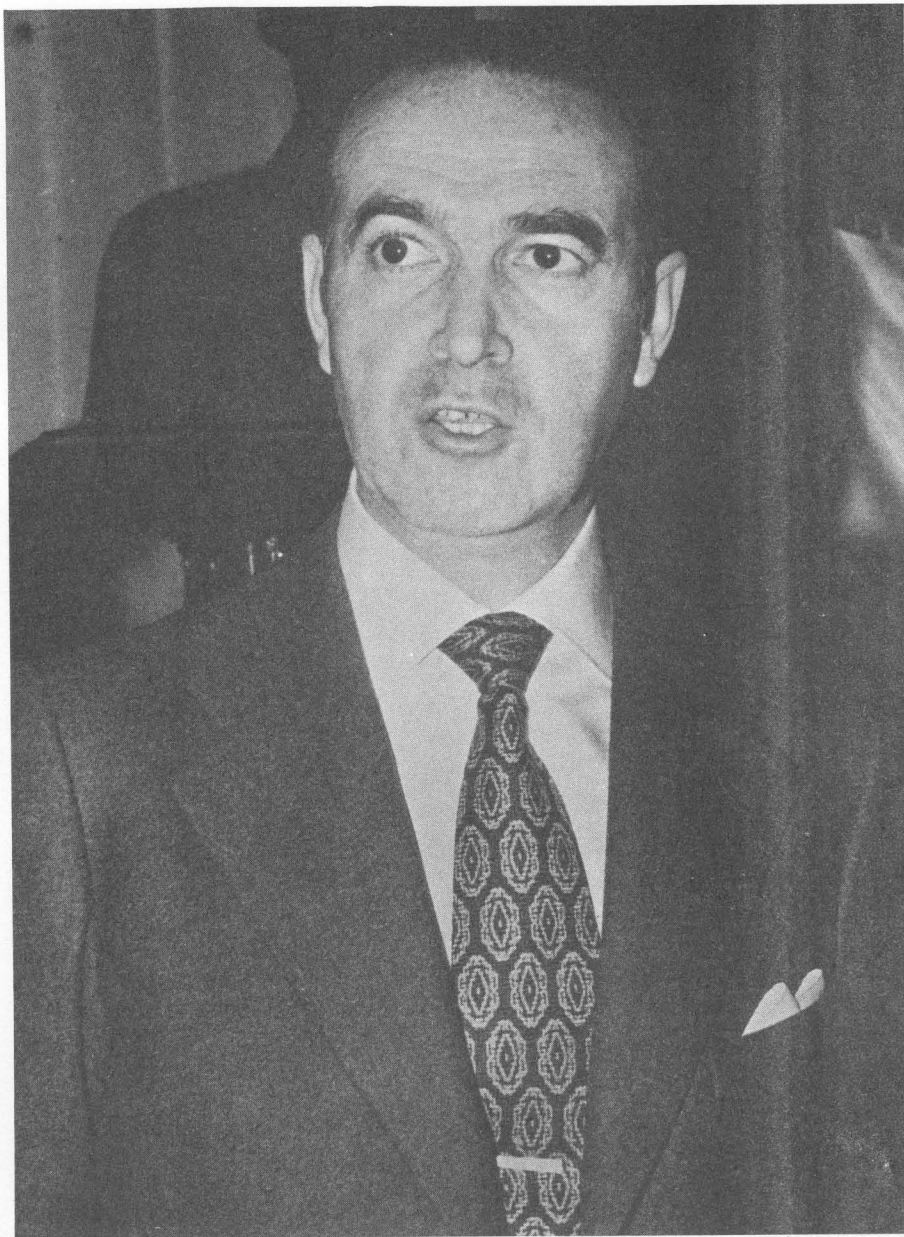
buques tienen un carácter complementario para los astilleros de reparación, teniendo que contar, por otra parte, con una mayor y más especializada dotación tanto de personal como de equipo de instalaciones.

Respecto al tonelaje de capacidad, el estudio determinaba que el dimensionamiento de las instalaciones ha de hacerse en base a la demanda potencial de sus servicios. Es preciso, para ello, tener en cuenta que los buques que entran en nuestros puertos, en más de un 90%, se hallan por debajo de las 20.000 TRB; pero también son numerosos los buques de mayor tonelaje en rutas cercanas a las islas, que no tocan en nuestros puertos. En este aspecto, pasan por las cercanías petroleros en ruta de lastre, cuyas dimensiones experimentan un brutal aumento. En este sentido, indicaba el estudio la conveniencia de reflexionar sobre la construcción en su momento de un dique que permita la reparación de estos petroleros cuya capacidad habría de ser superior a las 100.000 TPM para poder competir con el de igual capacidad y el de 300.000 que se encuentran en Lisboa. Más adelante, considerando la capacidad de inversión y las necesidades, indica como más idónea la construcción de un dique con capacidad para 20.000 toneladas, siempre con posibilidades de ampliación que es, prácticamente, lo que se ha conseguido.

En su toma de posesión como Presidente del Cabildo Insular y del Consejo Directivo de nuestra Entidad, el señor Pulido Castro enucleó un decálogo, cuyo punto tercero se refería a la necesidad de industrialización que abarcaba diferentes aspectos. (AGUAYRO 4 (1970) 6). Posteriormente, en entrevista realizada por nuestra revista a don Juan Pulido volvimos a incidir en el tema de la industrialización en general. (AGUAYRO 5 (1970) 5).

En el número de nuestra revista, correspondiente al mes de julio, también de 1970, con motivo de la visita del Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, don Carlos Pérez de Bricio Olariaga, publicábamos las conclusiones de un memorándum de la Presidencia del Cabildo que le fue presentado y que reproducimos, a título comparativo con la realidad hoy alcanzada:

"1ª Creación de la Sociedad de "Varaderos Canarios S.A." (VA-





CASA), con capital social de doscientos cincuenta millones de pesetas.

2º Para dicha industria se solicita del señor Ministro se amplíe los beneficios de la "acción concertada".

3º La suscripción del mencionado capital social se prevé que se distribuirá: a) Cien millones para ASVASA (cifra aceptable a juicio personal de los altos funcionarios de la misma). b) El capital que se pida antes del 1º de agosto por las empresas del ramo). c) El resto del capital se ofrecería al ahorro popular, comprometiéndose la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria a suscribir la cantidad necesaria hasta cubrir el total del capital social, quien además pondría a disposición del lanzamiento de la nueva compañía su organización administrativa y promocional.

4º La Dirección Técnica del Puerto acepta la idea y ubica la industria en una superficie de cuarenta hectáreas, situadas en la dársena exterior, que tendría un frente al mar de 540 metros y unos 800 metros de profundidad, programándose a continuación cuatro vertientes para su realización."

Bajo el título "Industria de reparación naval", en el número 9 de AGUAYRO ofrecimos a nuestros lectores un trabajo sobre la problemática palpitante, por falta de instalaciones adecuadas, que sufrían nuestros varaderos; ello referido de forma especial a la flota nipona que opera en nuestras aguas.

Finalmente, en la edición de AGUAYRO del mes de febrero, en el artículo de don Miguel Díaz Reixa, "Gran Canaria, en la encrucijada" se hacía referencia a la factibilidad de industrialización en el sector naval.

Hoy nos congratulamos porque ya se han puesto los primeros pilares para este ansiado centro de reparación de buques.

El sábado 4 de marzo, en el Salón del Trono del Gobierno Civil, tuvo lugar una reunión presidida por el Ministro de Industria, don José María López de Letona y Núñez del Pino, a la que asistieron las primeras autoridades, así como los Procuradores en Cortes y delegados ministeriales. Acompañaban al señor López de Letona el Presidente del INI y los Directores Generales de su Departamento.

Pronunció primeramente unas palabras el Gobernador Civil y

Jefe Provincial del Movimiento, don Alberto Fernández Galar, quien manifestó la satisfacción que sentía nuestra Provincia por este logro industrial que, junto con el sector agrícola-pesquero y el de turismo forman el trípode que sustenta nuestra economía. Seguidamente se dirigió a los presentes el titular de la Cartera de Industria, quien, entre otras cosas, dijo: "... Y me voy a referir, por último, y después que he hecho una pequeña referencia a la labor del INI en cuanto al desarrollo energético de las islas, al proyecto concreto que

proyecto en sí, por la adecuación a la economía de las islas, sino porque muy en particular marca una colaboración muy estrecha entre una iniciativa local que aporta una financiación, y una ayuda y un estímulo oficial, que se vierte en este proyecto por el cauce del INI que, vuelvo a repetir, es el instrumento que el Gobierno tiene en las manos para potenciar la industrialización del país.

Habida cuenta del centro ya existente aquí en Las Palmas, ASVASA, dependiente de la Empresa Nacional BAZAN, pare-

tos en seco, con independencia de los demás trabajos que puedan ser desarrollados simultáneamente. Se ha calculado la inversión inicial en mil millones de pesetas, que incluyen los gastos de relleno necesarios para formar la explanada de aparcamiento que se precisa sobre la concesión que haga el Ministerio de Obras Públicas.

Estimamos que los puestos de trabajo que se crearán en este centro de reparaciones, al final del proyecto, será del orden de los 600. Como es natural, un centro de esta importancia produ-



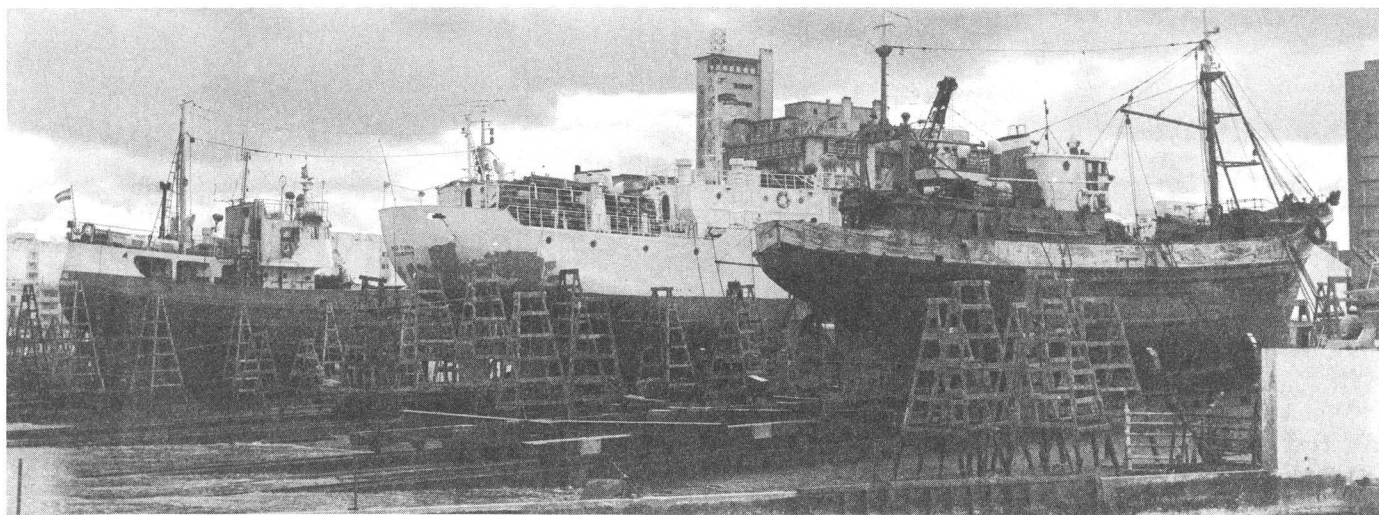
hoy podemos confirmar, que vamos a traducir en una realidad, que es la constitución en la isla de Gran Canaria de un gran centro de reparaciones navales. Ustedes saben que, desde el primer momento, pensamos que esta actividad, por múltiples razones, era una de las que debían potenciarse. Los estudios realizados hasta ahora se han traducido ya en una propuesta concreta. Yo voy a dar unos cuantos datos para que quede patente la importancia de este proyecto, que creo es muy significativo por diversas razones. No sólo por la importancia del

ció conveniente estudiar las posibilidades que nos ofrecía el desarrollo de esta actividad inicial, que ya estaba desarrollando una filial de una de las empresas del INI.

El centro que se proyecta, que va a ser una realidad puesto que dentro de pocos minutos se va a proceder a la firma del acuerdo concreto entre el ahorro local y el Instituto, tendrá una capacidad para reparar buques de hasta 170 metros de eslora, con un sistema de elevador previsto que permitirá trabajar al tiempo, y como mínimo, hasta siete buques pue-

dirá un impacto en una serie de actividades conexas y se estima que no menos de otros 200 puestos de trabajo serán creados como consecuencia de la entrada en servicio del centro de reparaciones. El período de puesta en servicio se estima en dos años y en la financiación del mismo, que como me he referido inicialmente se hará a partes iguales al 50% entre el INI y la CAJA INSULAR DE AHORROS será una aportación de capitales propios que se estima en el orden de los 500 millones de pesetas, el 50% de la inversión total y se prevé que la

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2010



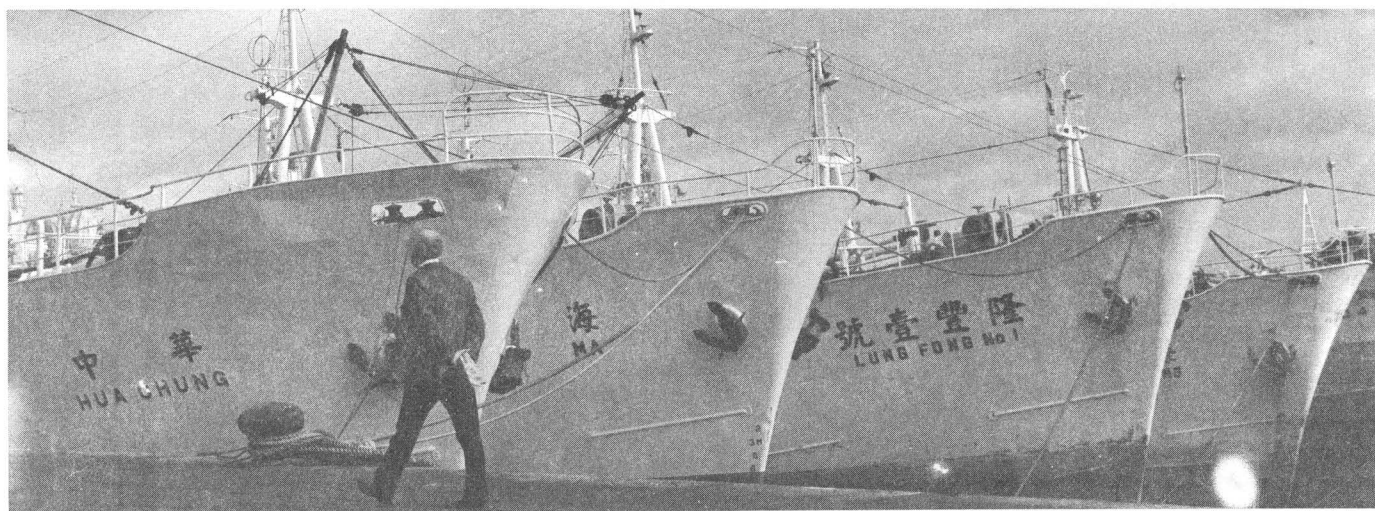
financiación restante podrá ser ofrecida a través del crédito oficial en condiciones que garanticen la rentabilidad futura del proyecto. No hay que decir que la asistencia técnica industrial, la capacidad de dirección estará asegurada por el Instituto Nacional de Industria, que tiene ya una amplia experiencia en la materia." Terminó su intervención agradeciendo la presencia de todos los asistentes, siendo acogidas sus palabras con grandes aplausos. Seguidamente se procedió a la firma del acuerdo entre el INI y la CAJA INSULAR DE AHORROS para promover la gran empresa de reparación naval. Por parte del Instituto firmó su presidente don Claudio Boada Vilallonga y por el Consejo de Administración de nuestra Entidad, su Presidente don Juan Pulido Castro, quien seguidamente pronunció las siguientes palabras:

"Nos encontramos en este momento bajo la profunda emoción que siente todo hombre al encontrar comprensión y justicia como respuesta a peticiones que consideraba vitales para el porvenir de su país.

Al año y medio del planteamiento ante vos de la imperiosa necesidad de afrontar el establecimiento de unos cauces que nos condujeran a una efectiva industrialización de nuestras islas, hemos sentido el gozo de refrendar con nuestra firma, acuerdos que entrañan un futuro esperanzador, por la realidad inmediata que representan y la jurisprudencia que sientan cara a la contemplación realista de la problemática que la consecución de nuestro objetivo entraña. Entonces abogábamos por la implantación en el puerto de La Luz de un centro de reparaciones navales, que aprovechando las incomparables condiciones de situación geográfica y características diferenciales contribuyera a crear puestos de trabajo y fortalecer los servicios que podría ofrecer al tráfico marítimo dicho puerto; hacíamos historia de las negociaciones infructuosas que habíamos tenido con los tradicionales industriales de la reparación naval y solici-tábamos del INI una colaboración con los mismos. Pues bien, hoy como ayer, seguimos pensando en la conveniencia de que todos se

integren en una industria que con dimensión adecuada a los condicionantes de rentabilidad, sea efectivamente competitiva a nivel internacional y consecuentemente seguimos poniendo a disposición de dicho sector empresarial en una primera etapa la mitad de la participación que la Caja suscribe, lo que no se cubra de dicho 25 por 100 de capital social será posteriormente ofrecido al ahorro popular, con vistas a continuar facilitando el acceso a la propiedad industrial, de los más amplios sectores de población.

Cuánta satisfacción hemos sentido, asimismo, al ver en las palabras del señor ministro en las Cortes Españolas conceptos entre nosotros aceptados por simple intuición y que en ambas provincias insulares nos habían conducido a un programa previo a toda acción industrializadora conduciendo a la planificación de una adecuada dotación de infraestructura tanto en terreno urbanizado, como en aguas, energía eléctrica y red viaria con el fin de prever las necesidades que demandarán el natural crecimiento de nuestra economía y los



ajustes que introduzcan las medidas proyectadas para el desarrollo de las islas.

Habéis podido comprobar que dichas ideas se encuentran perfectamente recogidas en el Plan Canarias de Desarrollo Económico - Social; Plan de Ordenación del Territorio y programación del Polígono Mixto de Arinaga, el cual gracias al asesoramiento del Ministerio de la Vivienda será una realidad a plazo fijo y que con vuestro apoyo personal en la redacción del Anteproyecto de Ley del Régimen Económico-Fiscal, tendrá profunda incidencia en la economía insular, gracias a las medidas promotoras que aquél contiene.

Por otra parte, la iniciativa privada tiene programadas tres grandes industrias, consciente de las posibilidades que se le ofrece: Fábrica de Cemento promovida por la empresa Asociación Fabricantes Peninsulares que se ofrece a financiar con pago aplazado el gran puesto para importaciones de materias primas a granel.

Fábrica de muebles, con una dimensión adecuada a las exigencias de producción en serie con destino a instalaciones turísticas. Actividad cuyo estudio de viabilidad y proyección técnica se ha realizado por la Caja Insular de Ahorros, y ha tenido tan buena acogida por los industriales del ramo que sus setenta millones de capital serán totalmente suscritos por los mismos, limitándose nuestra Entidad de Ahorros a facilitar créditos puentes hasta la realización de los diseminados talleres hoy existentes. Y

Fabrica de ácido fosfórico con estudio de viabilidad realizado por Unión Explosivos de Río Tinto; proyecto que si mereciera la autorización de V.E. sería ofrecido al Grupo Nacional de Fabricantes y se suscribiría por Canarias un 15% del capital que se cifra en 2.000 millones de pesetas. Actividad sobre la que en vuestra anterior visita pusimos especial énfasis porque era una vieja aspiración de los canarios quienes no comprendíamos las razones de que se estableciera la transformación de los fosfatos saharianos en lejanos emplazamientos; cierto que entonces era decisiva la escasa demanda del producto existente en el mercado, pero ahora, con las convenientes conexiones podríamos asegurar una colocación en Europa de cuyas posibles



necesidades se cifran entre 400 a 500 mil Tm. para 1975 anuales a juzgar por los datos que obran en nuestro poder y ha vuelto a renacer nuestra esperanza reforzada por la disponibilidad inmediata del suelo, dotado con la adecuada infraestructura y en un emplazamiento ideal. Pero junto a estos programas quisiéramos rogaros que por parte del Gobierno se encargue

al Instituto Nacional de Industria el estudio de las posibilidades que podría tener la creación de un Centro de reparaciones aeronáuticas y una fábrica de manufacturas electrónicas, actividades tan íntimamente ligadas entre sí y para las que tenemos fundados indicios podríamos contar si fuese preciso con tecnología y capital extranjero, aparte de que estamos en circunstancias

de poder ofrecer una financiación en la misma línea de participación que para el Centro de Reparaciones Navales, y contamos ya, además con mano de obra cualificada al disponer de unas Escuelas de Ingeniería Técnica y de Maestría Industrial con la especialización, así como de nuestra Escuela Superior de Ingenieros Industriales.

Y nada más señor ministro. Con la segura lealtad de los hombres y Corporaciones aquí presentes, Cabildo Insular de Gran Canaria y Caja Insular de Ahorros, sabed que los canarios siempre tendrán en su memoria el recuerdo de la comprensión que habéis probado poseer para sus problemas y su futuro; quede constancia, por consiguiente de la mayor consideración y respeto hacia vuestra persona y la de todos vuestros altos colaboradores."

Al finalizar sus palabras, el señor Pulido Castro impuso al Ministro de Industria el Emblema de Oro de nuestra Entidad.

Como se deduce de las manifestaciones del Presidente de nuestro Consejo Directivo, la colaboración de la Caja en materia de industrialización no ha finalizado y abre nuevas perspectivas que iremos analizando en futuras ocasiones.

Se ha concluido ya por el INI, a través de su empresa nacional BAZAN el anteproyecto de este Centro de Reparaciones, cuyas líneas básicas son las siguientes: Se situará en la zona norte de la dársena exterior del puerto de La Luz, al fondo del dique de abrigo oriental, con una superficie total de unos 350.000 metros cuadrados de los cuales unos 160.000 serán rellenados y ganados al mar, para lo cual será necesario obtener las oportunas concesiones administrativas.

La capacidad de dicho centro se proyecta para atender buques hasta una eslora aproximada de 175 metros -unas 18.000 TPM- en número de unos 650 buques anuales varados y otros 400 en reparaciones a flote, una vez ultimadas las instalaciones proyectadas. Está prevista la disponibilidad de espacio suficiente para una posterior ampliación, si el crecimiento del mercado así lo hiciera aconsejable.

Las inversiones iniciales se estiman en unos 1.000 millones de pesetas y la plantilla total será de unas 600 personas, cuando el centro se halle en pleno funcionamiento. Además, se calcula que

los suministros y servicios de empresas auxiliares, representarán ocupación para unas 200 personas más, como mínimo.

Las características del referido anteproyecto y su futura explotación se establecen de forma que puedan permitir, en su día, un adecuado entendimiento con la industria de reparación naval de Tenerife, en orden a la coordinación y mejor rentabilidad de ambas instalaciones. Se estima, además, que el desarrollo de este nuevo centro de reparación de buques de Las Palmas, por su efecto multiplicador, repercutirá muy favorablemente en el prestigio y difusión internacional de toda la industria de reparación naval del archipiélago canario.

El Instituto Nacional de Industria y la Caja Insular de Ahorros y Monte de Piedad de Gran Canaria, constituirán una sociedad anónima, que tendrá como principal objeto social la construcción y explotación de un centro de reparaciones navales, a situar en el puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria.

El domicilio social se establecerá en Las Palmas de Gran Canaria. El capital social de la empresa será del orden de quinientos millones de pesetas, en el cual participará el Instituto con el

cincuenta por ciento, y el capital insular con el otro cincuenta por ciento.

Las acciones de la sociedad serán intransferibles a extranjeros.

Se admite la posibilidad de que la Caja pueda ceder al público una parte de las acciones que se compromete a suscribir, prestando especial atención a la industria existente, relacionada con estas actividades.

Para favorecer la concentración de la industria de reparación naval en Gran Canaria, y permitir además la iniciación de su actividad por la nueva empresa, en un nivel adecuado de dimensión, el Instituto se compromete a facilitar la aportación de los activos industrial y comercial de la explotación de ASVASA, que sean necesarios o convenientes, previa la oportuna valoración. Por las mismas razones, el personal que presta servicio en ASVASA será integrado en el nuevo centro de reparaciones navales del Puerto de La Luz y de Las Palmas.

Es así como, una vez más, la Caja Insular de Ahorros está presente en todo lo que atañe al desarrollo y porvenir económico de nuestra Provincia haciendo tangible el lema de "una Entidad canaria al servicio del país."

