



Enrique de Sendagorta

¡AQUÍ ESTAMOS!

Recuerdos autobiográficos
de mi familia y de mis tiempos









¡AQUÍ ESTAMOS! está escrito por Enrique de Sendagorta, fundador de Sener junto con su hermano José Manuel.

Aparentemente lo que tienes en tus manos es la historia de una familia a lo largo de una época determinada. Sin embargo, si lo lees con atención, te darás cuenta de que este libro es mucho más que eso.

Te animo a que lo hagas porque posiblemente te ayudará a entender y valorar mejor lo que es, y lo que debe ser, Sener.

ANDRÉS SENDAGORTA McDONNELL
Presidente de Sener





J U L I O 2 0 2 3

¡AQUÍ ESTAMOS!

Recuerdos autobiográficos
de mi familia y de mis tiempos

Enrique de Sendagorta

¡AQUÍ ESTAMOS!

Recuerdos autobiográficos
de mi familia y de mis tiempos



Depósito Legal

SA 328 - 2023

© Del texto

Enrique de Sendagorta

© De la edición

Sener Grupo de Ingeniería, S.A.

Reimpresión 2023

Printed in Spain. Impreso en Unión Europea

Impresión y encuadernación

IMPRENTA KADMOS



*Las estrellas brillan en sus atalayas
y se alegran.
Él las llama y ellas responden:
¡Aquí estamos!
y con alegría resplandecen
para su Hacedor.*

Baruc 3-34,35



ÍNDICE

<i>Dedicatoria</i>	11
Recuerdo de Plencia	13
Marinos plencianos	43
Mi patria	89
Septiembre de 1936	105
El principio de un linaje	123
Una vida lograda	149
José Manuel. Manu	179
Estudios en tiempos de guerra	205
Agrandando la vida	249
En el Ministerio de Comercio	289
Japón, Filipinas y Saigón	319



Últimos resplandores de una gran empresa	329
En la Universidad de Navarra	375
Con el petróleo en Bilbao	387
Trabajos y esperanza	423
Agradecimientos.....	435



Emprendo este ascenso hasta las fuentes de mis recuerdos para entregárselos vivos a mis hijos, nietos y biznietos, y a los que Dios quiera confiar al amor de mi familia. Escribo para mis hermanos, mis primos y mis sobrinos, porque compartimos la misma sangre, los mismos manantiales de amor y vida. Escribo para mis amigos y, al pensar en ellos, se me ensancha el alma para que entren muchos y a muchos pueda llegar mi pequeña historia. Escribo para mis compatriotas, a quienes ofrezco algo de lo que fue la vida y los tiempos de un vasco y español que se goza en ser agradecido.

Reitero, además, la dedicatoria de *Recuerdo de Plencia* en su pequeña primera edición:

A María Luz
A mis padres, a mis abuelos y a mis hermanos
A mis hijos: Luz, Jorge, Montse, Cristina, Enrique y Ana
A mis nietos y biznietos, que hoy suman veintiocho
A Pablo



RECUERDO DE PLENCIA

Nunca he amado tanto un lugar como a mi Plencia natal. El recuerdo de mi niñez y mi primera juventud perdura y vuelve, quizás idealizado, al aumentar su lejanía, y con él se me hace presente la gratitud por tantos días felices allí vividos en el ambiente cálido y abierto de mi familia. Fui educado en la confianza, en el respeto a las personas, en la laboriosidad y el cuidado de las cosas, en la intimidad de los cinco hermanos y en el cariño que nos teníamos todos, que superaba enseguida cualquier dificultad en la convivencia. Seguramente, la misma forma de vivir del pueblo, su cultura y sus gentes, facilitaron el que recibíramos entonces tanto bueno, porque el recuerdo, repito, me lleva al agradecimiento. Los afanes del trabajo, la muerte de mis padres, la transformación de la casa en la que viví diecisiete años, las querencias y obligaciones de mi familia, el mucho viajar, la cultura sedimentada con el tiempo, que se va haciendo alma propia, nada de esto, ni siquiera la política, que tanto enturbia, han borrado de mi corazón a Plencia.

Es bien cierto que la razón circunda y limita este afecto, pero también lo cultiva para que viva serenamente, como campo de sentimientos imperecederos y afirmación de lo más radical que hay en mí: la fe en Jesucristo recibida allí con el Bautismo, lo aprendido de mis padres y mis abuelos como referencia primera de comportamiento, el





Escudo de Plencia

amor a Euskalherría y a España, que juntos me crecieron desde Plencia. También recibí allí el inconfundible entendimiento del mar como camino y metáfora de lo universal. El afecto, el estudio y la razón han ido acrisolando ideas y recuerdos. Hoy, ya superado el cabo de mis ochenta años, quiero a mi tierra con un calor efusivo que



se desborda en el íntimo homenaje de estas páginas desde ahora sometidas a la benevolencia de lectores y amigos de manga ancha que espero ponderen más mi buena voluntad que la riqueza y exactitud de mis recuerdos.

* * *

Plencia es un precioso pueblo marinero. Su ría lo embellece al maridarse con él en amplias curvas y los montes no lo encierran ni le quitan luz porque él mismo es montaña para que las campanas suenen en lo más alto y mejor puedan los plencianos mirar serenamente a la vida. En el casco viejo, las casas se apoyan juntas para darse vecindad y calor, y al extenderse en su parte alta por Gamíniz y en la baja hacia la playa, los espacios se abren amplios entre viviendas, huertas tapiadas y chalets. La tierra, el agua y el cielo están allí en armonía rica de perspectivas y de colores que hacen grato el estar. En los paseos hay acacias y plátanos podados con arte; en los montes robles, castaños, pinos, madroños, acebos, argomas y helechos; en lo soleado de los jardines rosas, hortensias azules en lo sombrío y en las huertas frutales, higueras, limoneros y hasta palmeras que proclaman la benignidad del clima. «Plencia es pequeña» –escribía Guillermo Humboldt en 1800– «pero tiene quizás más que ninguna otra villa de esta región un aspecto pulcro y simpático». Todo en ella está hecho para que la vida sea amable. Placencia, lugar placentero.

La costa de Plencia se conforma como un cuenco abierto al noroeste, flanqueado por el altanero Astondo y



los montes de Barrica cortados sobre el mar. La playa, desde las arenas de Górliz a la barra de la ría, es un arco blanco ocre rosado que invita a estar en ella, a cambiar confidencias al borde de las olas y a contemplar los ponientes encendidos de púrpuras y oros. Allí el mar llama y se ofrece como camino de las esperanzas por el que se llega a todas las partes del mundo.

Como en toda la costa norteña, hay bastantes días de aguadas grises y no faltan los enfurecidos de temporal, cuando parece que el viento quiere arrancar los aleros de los tejados, pero queda siempre, dominante, el recuerdo de los cielos radiantes y gloriosos, que son muchos. Me sitúo ahora, cuando escribo, en uno de estos para que no se difumine su belleza con más nieblas que las que yo pudiera tener en mi mente. Desde nuestra casa –que estaba en el lugar llamado Kerekena, donde la construyó mi abuelo Jesús de Sendagorta Larrazábal, en lo más alto del pueblo, junto a la iglesia– desde las galerías que daban al este, veíamos al fondo la cumbre del Jata, gris azulado, presidiendo todo el paisaje en la lejanía. Al acercar la vista al monte de Andracas, la carretera de Munguía invitaba al paseo y a la parada en la ermita de Andra Mari, desde donde la Virgen de las Nieves¹, siempre vigilante, auxiliaba a los capitanes y a los marinos de Plencia, Górliz y los pueblos vecinos en los

¹ Esta advocación de la Virgen de las Nieves se superpone de algún modo a la de la Virgen de Aguirre, aplicación que viene del euskera y significa de la llama, de los fuegos. En Andra Mari se encendían hogueras, al igual que en Ermua y en Barrica, para orientar a los marinos de noche.





Pueblo y Ría de Plencia

malos tragos por esos mares de Dios. En tiempos se decía que la sacristana de la ermita solía limpiar los pies de la Virgen de la arena que traían por andar en salvamentos. Luego, en la bajada, Kursecadas, el cementerio y Castillao, que por el otro lado domina la ría. Casi vecinas nuestras, las casas de Gamíniz, y un poco más lejanas las de la plaza de la Ermita del Cristo; huertas y jardines ocultos por tapiales tras los que se adivinaban los manzanos y los perales en espaldera. Las fachadas blancas bien cuidadas decían de la dignidad civil y el deseo de agradar de los plencianos.



Enseguida, al girar la vista al sudeste, el monte de Isusquiza, umbrío y noble, la landa de La Junkera, el soleado barrio de Gandias, el oculto molino de mareas de Gazteluondo y, en la orilla izquierda, Ardanazas, Gañibis, Txakursulu, todas aquellas tierras y cerros suaves que abrazan la ría siempre bellísima: en las mareas altas con majestad luminosa y plenitud acentuada por la sombra de las riberas, y en las bajas con el agua estrechada entre fangales y bancos de arena. También veíamos muy bien la estación y el principio del puente, hasta el punto de que a plena luz presumíamos de distinguir si algún conocido que esperábamos había llegado en el tren.

Desde el cuarto en que dormíamos los tres hermanos, sentíamos el concierto de los tejados del casco viejo que se derramaba al sur. Solo nos separaba de Goyencalle un pequeño jardín en el que quedaba sin holgura un naranjo que se había hecho enorme con los años y el buen resguardo de fríos y vientos que allí tenía. Más abajo, las paralelas Artecalle, Barrencalle y la Ribera, la calle principal donde mi abuelo tenía su farmacia y donde vivían los Arámburu Gardoqui, en su casa de nombre antiguo, Torrebarri; allí nació mi madre. De arriba a abajo, las Cuevas enlosadas de la Magdalena y del Consistorio, con el pequeño edificio cúbico de piedra arenisca dorada, el Torreón de Goyencalle, que data del siglo xv y lleva el «tanto monta» de los Reyes Católicos; ahora es un museo pequeño y simpático. Flanqueando el casco, por un lado, las escaleras, antes cuesta empedrada, que iban desde la plaza de la Ermita del Cristo a la Plazuela en el estribo del puente; y por el otro lado, La Estrada que sube desde el Astillero a la Plaza de la iglesia, hasta el lugar donde antaño se



elevaba la casa torre de los Mújica Butrón, señores y banderizos. Plencia la vieja se condensa así en aquella parrilla inclinada al sol con cinco calles horizontales paralelas y cuatro pendientes perpendiculares, dos estradas y dos cantones, en los que con tantas subidas y bajadas desde mi casa a la de mis abuelos y a la ría, siempre corriendo, gasté energías sin tasa y gocé del derroche del mero existir.

Por el norte solamente el ancho de la calle nos separaba del pórtico de la iglesia. Frente a nuestras ventanas los macizos muros de la torre de piedra dorada y gris, el reloj con números romanos y las campanas; pero ya el mirador daba a la plaza abierta y soleada, con la fuente en el centro y las casas que tenían personalidad y gracia. Por la tarde, en una de ellas, mi abuela Presentación Unibaso tenía animada tertulia con su amiga Nieves Zobaran; las dos plencianas hasta la médula eran conversadoras ricas de anécdotas, de cuentos de brujas, gigantes y contrabandistas en las cuevas de Gentilbaso y de historias antiguas, de *antziñekos*, que nos encantaban. Si llovía, la gente pasaba arrimada bajo los alares. Si hacía bueno, los niños jugaban sobre el empedrado de «arribolas» y cuando resonaba alguna voz se acentuaba la serena sencillez de aquel espacio tan nuestro.

La cara de poniente de la iglesia ocupa prácticamente el frente de la plaza. Su pórtico central flanqueado por contrafuertes, abierto en la misma torre, es enlosado, de planta cuadrada con arcos góticos sin adorno alguno, y se accede a él por una amplia escalera de piedra. Era desde antiguo el pórtico de las solemnidades por el que, con ocasión de acontecimientos importantes, entraba



en la iglesia el alcalde con el Concejo municipal en pleno y por el que, con la plaza llena de gente, salían las procesiones de Semana Santa y la del Corpus Christi. Normalmente se utilizaba el otro pórtico más amplio y protegido que daba a la calle de nuestra casa. Su cubierta se apoyaba en cerchas de madera bien proporcionadas y en columnas de hierro fundido pintadas de verde, que fueron sustituidas hace tiempo por otras discretas pero más vulgares. Este pórtico de nivel algo más alto que la misma calle, rodeado perimetralmente por bancos de piedra y de madera, fue el frontón de pelota de los chavales que vivíamos en la parte alta del pueblo. La iglesia es un ejemplo de buena ejecución y sencillez en su planteamiento arquitectónico: planta rectangular dividida en tres naves, la central más ancha, con, tres más tres, seis columnas octogonales; muros de sillería de hiladas regulares y, para sostener el tejado a dos aguas, una magnífica obra de carpintería decorada, hecha por un maestro experimentado en estructuras y artista dotado para trabajar bellamente las vigas, balcones, contrafuertes y tirantes de madera que marcan la estética sobria de aquel espacio en el que florecía la religiosidad y la unánime fe de los plencianos. Con Unamuno podría decir:

*Allí anhelé el anhelo que se ignora,
allí el hambre de Dios sentí primero².*

² Del poema «En la Basílica del Señor Santiago, de Bilbao, el martes de la Semana Santa, 10 de abril de 1906».



En el pueblo alabábamos de la iglesia «los alabastros», un políptico del siglo xv con escenas de la Pasión del Señor, probablemente tallado por un artista del norte de Europa³; la pila de agua bendita; una gran concha que algún capitán o cierto indiano trajo del Perú; y el altar de San Pedro, patrono de todos los marinos, de estilo barroco y traza serena. Los otros altares eran neogóticos y desaparecieron con la fiebre de las reformas postconciliares. Ahora quedan escuetas las imágenes de la Virgen del Carmen, la de San Pedro con el gallo y la de la patrona Santa María Magdalena en el centro del paño principal de la iglesia, como garante de la salvación eterna de los pecadores arrepentidos. Nunca olvidaré los versillos que se cantaban con gran convicción y acompañamiento de acordeón y pandereta, en la popular romería aldeana de la *Madalentxu*, en la campa junto al río a la sombra del viejo arbolado, al pie del Castillo de Butrón.

*María Magdalena pecadora fue
y ahora está en el «sielo» tomando café
¡Ay, ay, ay! tomando café.*

Plencia fue siempre muy musical, tanto en lo festivo como en lo religioso. Había unidad en la misma vida y toda fiesta empezaba por ser sagrada. Para el servicio de la iglesia había tres organistas: Bartolomé Olaizola, el *Kapellmeister*, que dirían los alemanes; Pablo Benguría, que tocaba por gusto, y con mucho gusto, un repertorio clásico vecino de lo profano; y Eloy, el ciego, que valía

³ Está confirmado que procede de Nottingham y data de 1460.



para el órgano, el armonio, el clarinete en la banda, el *txistu* a todas horas, estupendamente, y encima era un buen tenor solista. El coro era absolutamente presentable ante cualquier auditorio: tenía buen sentido musical y el alma vibrante de sus cantores los Olaizola, José Mari Unibaso, Zobaran, Cuesta, Maruri, don Patricio y bastantes otros, además de los chavales. Sus actuaciones alcanzaban cumbres que aún consigo evocar entre las ruinas de mis recuerdos: en Semana Santa el *Stabat Mater* y aquella antífona –*In monte Olivetti*– que cantaban con gran recogimiento junto a la Ermita del Cristo en la procesión del Viernes Santo. En Navidad la misa *pastorella* y villancicos como *Mesias Sarritan* con el solo inolvidable que decía:

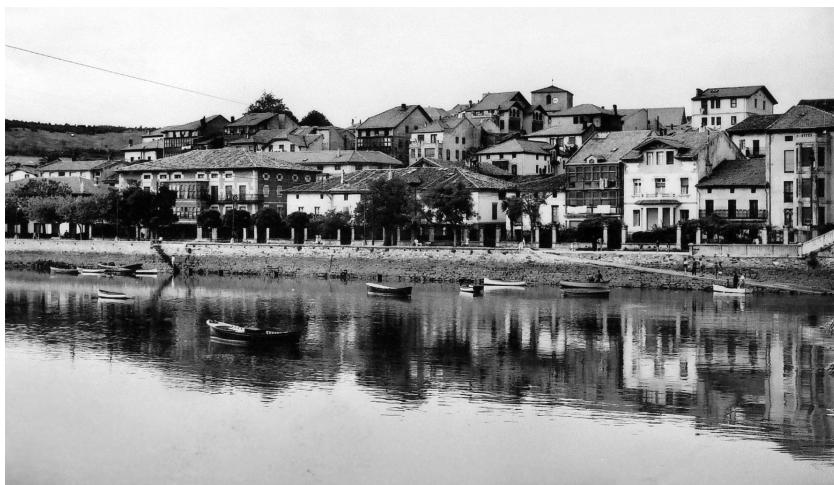
*¡Atxen dago, gure Jesús, atxen dago! ¡Bai!*⁴...

También los curas entonaban aceptablemente en los funerales y rogativas, aunque don Serapio Orbeta, el párroco, dramatizara un poco en exceso algún pasaje: *De fame, peste et bello, liberanos Domine*. Por la noche el sereno cantaba las horas y hasta aquel eucalipto enorme que estaba a mitad de la Estrada, en el solar de los Menchaca, cuando soplaba el vendaval, entre crujidos y estallidos de sus viejas ramas, silbaba el *Dies irae*. La víspera de Santa Águeda media docena de coros salían a la calle y llamaban a cada casa: *¿Rezar o cantar?*, preguntaban y, si no había en ella penas recientes, la casa contestaba *¡Cantar!* y en homenaje a la virgen mártir, con el ritmo de los golpes de las *makilas* en el suelo y resonancias

⁴ ¡Allí está nuestro Jesús, allí está! ¡Sí!



de homenaje viril, en el silencio de la noche, empezaba el coro: *Aintzal du daigun Agate Deuna, ¡Glorifiquemos a Santa Águeda!*



El paseo del muelle. En el alto del pueblo, frente a la torre de la Iglesia, se ve el tejado a dos aguas y las galerías de Kerekena, nuestra casa

Plencia, para ser más placentera, fue siempre artista musical.

En nuestra plaza, al aire libre, el mercado se hacía los domingos y los días de feria. Las aldeanas cubrían el suelo con maravillosos tapices naturales de verduras, frutas, huevos, gallinas y quesos; la merluza, los *mojojones*, o mejillones, y las *chirlas* tenían su sitio; venían quincalleros; el aire se llenaba de olores y resonaban las voces de las ofertas y los regateos. Cuando llovía, el mercado se refugiaba en el pórtico con grandes apreturas porque a la



salida de la Misa mayor los hombres gustaban de quedarse allí un buen rato para verse, charlar y cambiar noticias. Con todo aquel bullicio tan próximo, los domingos y las fiestas se creaba en nuestra casa un ambiente cordial y optimista. Al mediodía volvía la calma.

Salvo que uno se asomara por el Arco de Santiago, que era poca cosa aunque formara parte de la muralla que antaño defendía el pueblo, desde nuestra plaza no se veía el mar, pero oíamos el silencio de las calmas; las pitadas de sirenas de los barcos que buscaban en la niebla el Abra de Bilbao; el rumor del oleaje si el tiempo se movía y el rugido de los temporales. Cuando era niño me paraba para escucharlos. Con los vientos y tormentas del norte y del noroeste, de la mar venían los cielos bajos, cuajados de nubes. También de la mar nos llegaba la luz limpia que acompaña al nordeste franco. Con el mal tiempo parece allí que todo se acerca amenazante; con el bueno, el aire acaricia y los colores sonríen.

Como el lado noroeste del pueblo es abrupto, la bajada desde el Arco y el matadero, que estaba allí mismo, hacia el Ensanche era una sucesión de escaleras de piedra que terminaban ya en la carretera hacia Górliz junto a la antigua herrería, a la que aún recuerdo, ya hace muchos años, con la fragua encendida. Desde más arriba, hacia Gamíniz, en Palankete, se alcanzaba la mejor vista del puerto y la canal en la vuelta de Churrúa, aquel escenario tan lleno de significados, cerrado con la playa, el monte de Astondo y nubes como las que describió Nestor Basterrechea: «Blancos y azules volúmenes de



silencio y viento, altas nubes viajeras que fueron espumas de olas...»⁵.

Pero antes de seguir hacia el mar he de volver a la Ribera porque aquél tiene tanta fuerza que, si en él me adentro, nunca podré hablar bastante de lo más armónico, de la orilla derecha de la ría desde el puente hasta el Astillero. La calle de la Ribera, flanqueada de casas canteadas de piedra, casi todas con miradores, estaba siempre animada con el paso de gente, más a las llegadas de los trenes, con el pequeño autobús –«el Faun»– que desde la estación iba hasta Portalena en Górliz, y más aún los domingos con los visitantes y la juventud que iba y venía al Astillero⁶. El paseo del muelle, con recorrido paralelo al de la calle, entre la ría y los abiertos jardines traseros de las casas ribereñas, es entrañable, espectacular, entretenido y apacible a un tiempo. En el agua, botes y gasolinios fondeados y la vista del puente de nueve ojos bien arqueados, tan característico como esencial en la vida de la comarca. Al otro lado del agua, la carretera de la vega de Chipios desde la estación hasta Cantarranas, con sus tres caseríos espaciados; y al fondo, sin agobiar, el monte Gana y el Goyerri de Barrica, que en las noches claras se perfilaba contra el lejano cielo enrojecido por los fogonazos de los altos hornos en el Nervión. En el mismo paseo, árboles bien formados que sombrean el mediodía suave, bancos que invitan al

⁵ Introducción al volumen *Itxaskaria*, de varios autores, patrocinado por la Real Academia de la Lengua Vasca y Petronor.

⁶ «Faun» era la marca del pequeño autobús. En Plencia, de chicos, llamábamos genéricamente «faun» a todos los autobuses.



dolce far niente, viejos y menos viejos de tertulia, el sonido de un piano, chavales que juegan, mujeres que charlan, uno que con el grampín⁷ acerca su chinchorro a la escalera de piedra y otro que pinta un bote en la rambla, tres que miran y la marea que lo cambia todo y nada cambia porque todo vuelve.

No puedo resistirme a narrar para las nuevas generaciones de plencianos aquella escena de los pesqueros que, cuando tenían abarrote de anchoa, entraban en Plencia para vender directamente los excesos de las *sardas*⁸ capturadas gracias a la buena fortuna y a su inmejorable oficio. En marea alta, con marcha airosa, llegaban la «lancha vapor», el vaporcito, o la motora, «diésela», con sus proas erguidas, los colores vivos y la cubierta repleta de la plata bruñida del pescado. Con maniobra fácil atracaban frente a las escuelas, al pie de la cuesta del Consistorio. Ya había sonado en todo el pueblo el bando –el pregón– con la noticia y bajaban las mujeres al muelle con baldes de zinc. Por unas pocas pesetas se los llenaban los *arrantzales* con medidas de palanganas repletas a las que añadían generosamente piropos, bromas y más anchoas, ya sin medir, si la compradora era una muchacha guapa, *neska polita*. Voces llenas de vida, movimientos rápidos, alegría, buen humor y un poco de prisa, porque el pesquero se tenía que marchar con la misma marea.

⁷ Grampín: pequeño arpón de cuatro uñas que, atado a un cabo, se lanza para aferrar algo.

⁸ Palabra euskera para cardumen. El plural es *sardak*.



Toda aquella margen derecha fue durante siglos lugar para la construcción naval. Ramblas, picaderos (que allí se dicen *picaderos*) y varaderos de mayor o menor importancia; muelles, lonjas, almacenes, superficies para gálibos, talleres de motonería, de velas y de jarcias, forjas y tantos otros espacios necesarios para aquella industria que en toda Europa se consideraba arte mayor, «maestranza propia de caballeros y de alto servicio en guerra y paz». Así tiene Plencia la Gallarda, gracias a sus bosques madereros y a sus hombres de valía, la fama cantada de los navíos que dio a la Escuadra, y el prestigio reconocido de sus armadores mercantes.

Aquella gloria de obraje naval que fue decayendo desde el siglo XVII, vino a nada al entrar el XIX y no voy a dar vueltas a los porqué: las secuelas de las guerras, los malos gobiernos, la gran capacidad constructora de la vecina Bilbao, la disminución del maderamen propio, la obsolescencia de las ferrerías clientes, el mayor tamaño de los barcos, la barra a la salida de la ría, etc. Aun con todo, antes del final del XVIII, la flota plenciana, que años después todavía llamaba la atención a Jovellanos al citarla en sus anotaciones de viaje, era de unos ciento cincuenta barcos veleros de cabotaje y crucero, de entre 10 y 100 toneladas, más bien modestos, muchos de ellos venacueros (para el transporte de vena, que así se llamaba al rojo y rico mineral de hierro vizcaíno, el hematites). Dueños de esta flota, en la misma Cofradía de Mareantes de Plencia y bajo las mismas ordenanzas, estaban los armadores de Lemóniz, Gatica, Górliz, Barrica y Sopelana. Sus nombres, Alcatena, Amezaga, Ageo, Bareño, Gorordo, Manene, Menchaca, Oñate, Sertucha, Orbeta, Ugarte, y tantos



otros, bien plencianos; y los de sus barcos, bien marinos: *El Cristo del Amparo, El Centauro, La Soledad, El volador, El Portal de Belén*; docenas de *Nuestra Señora del Carmen, de Begoña, de Aguirre, del Rosario*; y muchos de los santos patronos familiares, *San José, San Pedro, San Nicolás, San Juan Bautista*. En mi juventud ya sólo quedaban el *Magdalena* y el *Menditabáster*, pesado y triste, que cargaba arena y alguna vez traía carbón al pueblo. Bastantes de aquellos antiguos fueron construidos allí, al pie de Plencia la vieja, en el Astillero de mis admirados maestros calafates y carpinteros de ribera, que hoy es plaza sin apertura alguna, muy amplia y despejada por el ribazo para mejor cantar el amor del pueblo a su ría esposa.

El Astillero es el centro social y político de Plencia. Allí, el Ayuntamiento, de simetría armoniosa; el Casino aterrazado, que en sus días de esplendor fue expresión civil, social y cultural de lo más granado de la villa; y, como tercera pieza, un poco en alto, bellamente situado, el bar Palas, más democrático, también con su terraza abierta y con dos palas de frontón cruzadas en su escudo; nada del pretencioso nombre de *Palace*. A su pie, en la confluencia de la Ribera y la Estrada, un cuidado jardín –palmera, fuente, bancos y setos bien recortados–, la carretera hacia Górliz, la casa de Fausto, el pistón de gasolina y la pequeña arboleda que oculta a medias el paso al frontón de pelota. Todo está ordenado en torno a un espacio generoso, siempre a la sombra de árboles cuidados, bien provisto de bancos de madera y de piedra hasta los pretilés de la ría y con el kiosco de la música en el centro, una manifestación más de la importancia de lo filarmónico en Plencia. Y si antes alabé su



gusto en lo sacro ahora debo decir algo de su vocación musical festiva.

La banda municipal estaba generosamente poblada y sonaba muy bien bajo la batuta de Bartolo Olaizola y después de la de Claudio Calvo; los dos, músicos profesionales. Las piezas que tocaban eran variadas y en los vibrantes finales de fiesta, con el pasodoble y la jota fijos, bailaba todo el mundo. La banda, con frecuencia, daba conciertos con repertorio notable y en San Antolín nos amenizaban además otras agrupaciones afamadas entre las que recuerdo las bandas de Garellano y la valenciana de Liria. En el Astillero tenían su sitio y su tiempo el *txistu*, el tamboril y el acordeón, que animaban lo suyo en el baile suelto y en la *biribilketa*, un pasacalle muy movido. En fiestas, la banda de tamborileros y *txistularis*, acompañada por alguna de fuera y de categoría máxima, por la mañana temprano, tocaban por las calles animosas dianas y ya no paraba la animación en todo el día. Se contaba con regocijo el dicho de uno del pueblo que había recorrido medio mundo y al volver daba a sus paisanos su informe conclusivo:

*Para jardines, Sevilla
para fuegos artificiales, Valencia
y para todo lo demás, Plensia.*

Aquel orgullo, expresado con gracia chispeante y explosiva, contenía la gratitud por el legado de tradiciones que generación tras generación se habían ido sedimentando para formar el carácter bien humorado del pueblo. De lo



mismo hay otra versión, la de un gorliztarra cocinero de barco, que un plenciano y amigo asegura que es la auténtica:

*Para jardines, Vallesia
como pintoresco, Gorlis
y para todo lo demás, Pllesia.*

El verano se desbordaba en festejos, romerías, partidos de pelota, carreras ciclistas, regatas, concursos de natación, cucañas, ferias, tiovivos y conciertos. Después de San Pedro venía la Virgen del Carmen, cuya imagen, llevada en la mejor embarcación, bogada por capitanes que se honraban muy mucho en hacerlo, entre botes y gasolinios engalanados, era paseada por la ría en pleamar acompañada por todo el pueblo. Luego la fiesta de la Magdalena, la de Santiago en Górliz, en agosto la Virgen de Begoña –barracas, circo y teatros en Bilbao–, y verbenas en los barrios y lugares. Para culminar llegaban con septiembre los tres días grandes de los Antolines, cuando ya se presentía el otoño. La verdad es que Plencia sabía manifestar su alegría y regalarla hospitalariamente a los veraneantes, que disfrutaban de lo lindo. Eran entonces dos habitantes de temporada por uno fijo del pueblo, y hoy serán diez o más.

En el ala del Ayuntamiento más cercana a la ría estuvo la Escuela Náutica, cerrada desde 1924. Fue cuna tradicional de pilotos y capitanes de la marina mercante, acreditada como la que más pueda serlo y famosa en todos los mares del globo. En el ala simétrica, el Colegio de los «frailes», de la Enseñanza Cristiana, que eran de una orden francesa fundada por Lamennais, al que



asistimos chicos de Plencia, Górliz, Barrica y hasta de Baquio, de todas las clases sociales. Allí nos enseñaron muy bien las disciplinas básicas, aprendimos a ser cumplidores, a trabajar en serio y a no quejarnos de los coscorrones y reglazos que se repartían con no muchas contemplaciones. don Fermín, nombre laico de uno de los profesores, antes de empezar las clases de la tarde nos leía algún libro de aventuras –recuerdo *La Pimpinela Escarlata*–, y se interrumpía a mitad de frase cuando estaba en lo más emocionante para exhortarnos a dar algo para la Santa Infancia. Si salía alguna perra, chica o gorda, seguía la lectura unos minutos más; si no, se paraba hasta el día siguiente. Los domingos, por un real nos ponían cine de Charlot y de Pamplinas. Los frailes de Plencia, para poder seguir ejerciendo cuando llegó la República, tuvieron que quitarse la sotana y cambiaron sus apelativos: el hermano Próspero pasó a ser don Daniel y el hermano Miguel, don Pablo; «Chispita» fue siempre «Chispita». Se marcharon cuando empezó la guerra, tras haber educado a buen número de plencianos y dejado en nosotros el patronazgo de San José.

Desde el Astillero salía el paseo ritual de los señores del Casino, entre los que contaban mayoría los capitanes



En el casco viejo de Plencia



retirados. Se les llamaba con el don por delante: don Juan, don Sabino, don Pedro, don Alejo, don Hilario... Iban en pequeños grupos por el Ensanche hasta el puerto sin ser molestados por ningún tráfico y charlaban. ¡Cuántas anécdotas interesantes y sabrosísimas se hubieran podido recoger en aquellos recorridos!

Aquella parte de la margen derecha de la ría, después de su amplia curva hacia el este, fue un arenal poco pendiente hasta el mismo pie del pueblo, donde antiguamente también se varaban y se construían barcos. A principio del siglo pasado se limitó la ría con diques de contención de piedra, dejando a las aguas un cauce razonable, todavía muy amplio, y quedó llano y desecado el magnífico Ensanche en el que se fueron levantando buenas casas, chalés y, en edificio nada agraciado, el cine en el que disfruté con tantas películas de aventuras. La canal de la ría corría del lado del monte Barricabaso y en el lado derecho, pasado el Astillero, quedaban en la marea baja bancales de arena, casi planos, con algunas piedras en los que se depositaban abundantes algas, *itxus bedar*, hierba marina, que, allí y en la playa, se recogía como materia prima del agar-agar. Para los chicos era un lugar especial: jugábamos con las mareas vivas en bajamar y las mareas jugaban con nosotros. Como todo lo que es siempre igual acaba aburriendo, la marea, que es divertida, sube por impulsos: avanza y vuelve, avanza más lejos y vuelve solo la mitad, para volver a subir más que nunca... así hasta que, si no nos íbamos a tiempo, alcanzaba nuestros pies en equilibrio inestable sobre alguna pequeña roca y nos hacía escapar a lo seco pero ya con las botas caladas.



Recuerdo vagamente el campo de fútbol de Chipios, asociado a los grandes partidos que se jugaron cuando fue el esplendor de la Sociedad Deportiva y venían equipos de toda la región. Luego se pasó al Ensanche, donde no salía bastante grama y había que saber driblar y chutar en arena. Con todo, los partidos entre Górliz y Plencia, de vibrante rivalidad, eran siempre emocionantes. Entonces el fútbol no era la única religión planetaria que hoy tenemos, pero ya empezaba, aunque no con tanto poderío. Los chicos seguíamos con pasión los campeonatos de España y los partidos internacionales y sabíamos de memoria los nombres de, al menos, todo el equipo del Athletic. Blasco, el gran portero, era de Plencia: uno de nuestros héroes. Recuerdo haber ido más de un domingo a la llegada del tren de Bilbao a preguntar por el resultado de algún partido importante, y no puedo olvidar la primera vez que me llevaron a San Mamés: Athletic cinco, Racing de Santander dos.

El puerto tenía dos buenas ramblas, atraques y fondeos, pero faltaba espacio y se echaba en falta un buen dragado. Alrededor de un cuadrado de agua lucían los dos chalets gemelos de Abrisqueta, con veraneantes de toda la vida; dos casas también gemelas; la antigua escabechería y la carretera hacia Górliz, flanqueada a un lado por pretilles y al otro por algunas casas de pescadores; dos buenos chalets y la fonda de Bibi, vecina de Gorrondon. En el tercer lado, más casas de pescadores, algún bote en seco, redes oreándose y las mujeres que, en sus ratos de solaz, jugaban a la brisca cuando hacía bueno. Finalmente, justo al iniciarse el pequeño espigón que cerraba el puerto, la tan querida taberna con su



portal bien encalado bajo el arco soporte de una escalera, una parra y las mesas de madera al aire libre. Era de oír a Milicua, Chaparro, Antón Ansuategui y algún otro, sentados con unos chiquitos de vino, cantar habaneras de gusto marino con atinadísima entonación y letras graciosas, como sólo se puede cantar en la intimidad que viene desde la niñez. Plencia era un lugar placentero.

«La canal», que así llamábamos al final de la ría, sigue siendo ría entre el cantil escarpado de Barricabaso y las arenas de la playa, pero se acaba como la vida, en el encuentro con la mar que allí es barra y tránsito. Pasar la canal era la prueba de suficiencia en el saber nadar de los chavales y no acercarse a nado a su final era la primera lección de prudencia que había que asimilar, ya que allí la corriente se hacía muy fuerte y podía arrastrar a cualquier descuidado hasta los violentos remolinos que se formaban en San Valentín, en el choque con las olas. Lo más fácil en la vida es seguir la corriente pero hay que saber que a veces es nuestra enemiga; «tu enemiga es la corriente», digo a los jóvenes, y me entienden muy bien.

Salvado el rompeolas, con el primer oleaje, la mirada de quien salga en una embarcación se vuelve a las anchuras del horizonte, las inquietudes de tierra se acaillan y empieza un tiempo existencialmente distinto. De una u otra forma, con acostumbramiento, con exaltación o inconsciencia, con inquietud o serenidad, la vida cambia de enfoque. La mar es otra cosa.

De mis excursiones primeras recordaré siempre las de ría arriba: después de la Junquera, el abanico dibujado



con perfección por las huertas, los maizales y las heredades perfiladas por el agua, y luego Palados hasta Butrón; tampoco olvidaré las costeras al Castillo de Górliz, y al monte de Ermua, y las de mar hasta Arminza. Más de una vez siendo yo niño, fuimos toda la familia en gasolino para pasar el día en Arbina, junto al molino del que procedían los Arámburu Mendieta. Luego he vuelto allí muchas veces a disfrutar del silencio y de la luz limpia filtrada por las sombras boscosas de las dos orillas. Allí están mis montañas abuelas.

De Unamuno, compañero de mi abuelo Pedro en el Instituto de Bilbao y luego en la Universidad de Madrid, nacido allí mismo, tomo otra vez unos versos de juventud:

*De mi tierra el mar bravío
briza a las montañas
y ellas se duermen sintiendo
mar en las entrañas⁹.*

Así es en aquel comienzo de la ría. Entre los montes, bajo las sombras líquidas y los verdines, aún llega la marea que poco a poco cubre los sedimentos de tanta historia como tiene la vecindad de la antigua Torre de Butrón. En la pleamar todo se detiene y parece que la quietud va a ser eterna; solo los juncos se inclinan ante la levedad de la brisa para verse reflejados en el agua con el misterio de la vida callada de aquel lugar. Cuando lo visito, el pensamiento vaga hacia el pasado y aún me parece escuchar el hablar sereno de una familia laboriosa

⁹ Del poema «Las montañas de mi tierra».



que cultivó vocaciones universitarias y marinas. ¡Cuánto debo a aquellos bisabuelos que supieron mirar más allá de nuestros valles y soñar grande!

Íbamos con frecuencia al castillo de Górliz a explorar, la primera vez con emoción, las cuevas que, al subir la marea, quedaban bajo el agua batidas por las olas. El pequeño promontorio solitario, con las ruinas del fortín, estaba hecho para disfrutar del silencio que nace del continuo rumor del mar. Solía quedarme allí a divagar y a meditar mis «gravedades».

Otra de mis primeras excursiones, que también recuerdo especialmente, fue la subida desde los *arimunes*, las dunas de Górliz, por Uresaranse arriba hasta la caseta de vigía de la cima del monte Ermua que desde lo alto domina la isla, el peñón de Villano, la mar abierta y por el este hasta el Cabo Machichaco. Aunque aquella subida no es gran cosa, yo no tendría entonces aún diez años y para mí fue bastante. Al llegar arriba contemplé en toda su grandeza el horizonte del mar, la difusa raya de mar y cielo, y me quedó para siempre la idea, la emoción, de que por allí irían los anhelos y trabajos de mi vida.

*Conozco a los que buscan el mar y tienen
necesidad del mar y cuando llegan a lo
alto del promontorio y dominan esa
extensión plena de silencio y densidad su
corazón se lava de la esclavitud de las
cosas triviales.*

Antoine de Saint Exupéry, *Citadelle*.



En Plencia se hablaba castellano como el de Bilbao pero con modismos, acentos y ritmos que le daban personalidad. En los juegos, en la familiaridad de las conversaciones, se incluían con naturalidad algunas palabras tomadas del euskera, pero lo más distintivo eran los giros y la entonación sobre el castellano. A pesar de la mala fama de las concordancias vizcaínas, nuestro hablar en nada podía considerarse inferior: la vocalización era muy clara, la sintaxis a veces singular, pero siempre lógica y, aunque cambiáramos algún acento o tiempo del verbo, al llegar a los estudios medios teníamos, como nuestros abuelos, cuyas cartas estaban admirablemente escritas, un buen español, contrastado en los exámenes y al empezar a movernos en otros lugares. Todas esas peculiaridades, acrisoladas con la mayor cultura, nos quedaron como componentes del estilo vasco, que caía tan bien en todas partes y enriquecía el idioma español.

En la gran mayoría de los hogares, en las profesiones, la industria, las oficinas, el comercio y la mar, la lengua era el castellano. Las gentes de caserío, los pescadores y las familias procedentes del interior, o de pueblos costeros más hacia Guipúzcoa, hablaban euskera, pero ya no eran los tiempos que recordaba mi madre cuando a los niños se les enseñaba el vocabulario con cantinelas parecidas a las del acompañamiento de las tablas de multiplicar: uno por uno es uno, uno por dos, dos...

*Sagarra manzana,
iketxe carbón,
la mujer andrea,
el hombre guison.*



En mi generación sabíamos, y en parte utilizábamos, hasta unas cincuenta palabras vascuences, pero era poco frecuente encontrar personas que engarzaran frases completas en euskera. Mi abuelo, don Pedro Arámburu, cuya familia paterna venía de Villafranca de Ordicia¹⁰, lo hablaba fluidamente, y en euskera atendía a los que se acercaban a su farmacia y no sabían bien el castellano; él y mi padre, a quien le hubiera gustado saber hablarlo, nos hicieron sentir el respeto por nuestra antiquísima lengua.

Pienso que la diversidad entre las personas nos enriquece y las diferencias que lleva consigo la libertad dan calidad a la cultura de todos, pero el exceso que incomunica, más cuando es forzado, resulta destructivo. La lengua que habla la totalidad de los vascos es el español, cuya categoría y validez universal son una gran fortuna que hace que el euskera, y las otras lenguas de España, no sean dificultad para la unidad, sino añadidas realidades culturales y humanas.

* * *

Cuando se hacía más profunda la decadencia marítima, el ferrocarril abrió nuevas y fundamentales vías a la vida cotidiana del pueblo: acercó a los plencianos los comercios, las fábricas, las oficinas, Bilbao entero y la Ría

¹⁰ Hoy este pueblo se llama Ordizia. Aprovecho esta nota para dar fe de que el diablejo de los errores se coló en mi librito *Recuerdo de Plencia* y me hizo escribir, mal, que mi abuelo era de Villareal de Urrechua. Era, como digo aquí, de Villafranca de Ordicia.



toda, y Plencia se hizo fácilmente asequible a la población de España. De natural hospitalario y sabedora de dónde estaba el provecho, «la Gallarda» recibió gozosa a los veraneantes. De Bilbao venían muchas familias que se hicieron fervientes plencianas después de convivir con nosotros unos meses todos los años durante muchos años. Siempre recordamos con cariño a los Elorduy, Larrea, Sans, Irezábal, Benguría, Ochandiano, Montero, Unibaso, Basterra, Garro, Velasco, Erhard, Vallejo, Mariscal, Gamón, Uribe, Ruiz de Velasco, Cardenal, Heredia, Zaballa y tantos otros que con un poco de ayuda seguramente conseguiría nombrar. De Madrid, los Sousa, Lacaillé, Tapia, Rojas, Olano –de viejo linaje vizcaíno–, y los Cotorruelo Sendagorta, nuestros tíos y primos, que, entusiastas de la tierra de sus padres, arrastraban a otras familias de la capital. De La Rioja y de Castilla venían gentes cuya voluntad –en palabras que no puedo evitar robarle a Unamuno– había quedado enhechizada por la apacibilidad y el agrado de su primer veraneo en Plencia.

El tren, con tantas ventajas y beneficios, nos trajo también a los «domingueros», visitantes de unas horas que abarrotaban la playa y, qué le vamos a hacer, dejaban poco. Ellos me dieron una visión anticipada de la vida en los pueblos industriales de la Ría donde habría de trabajar tantos años; sin casi percatarme sembraron en mí la inquietud de lo que entonces se llamaba la cuestión obrera. Eran pequeños grupos, familias ansiosas de playa y aire limpio, mocerío que soñaba con el baño en las olas y en la arena, hombres y mujeres algunas veces hoscos, oscurecidos por los humos, que por unas horas buscaban sitio al sol. Hincaban unos palos en la arena, ataban



encima cualquier sábana, dejaban en la semisombra a los mayores cuidando la cesta de comida y la bota de vino, y se iban a las olas a reír, a chillar, a acercarse los novios, a chapotear en el agua con los cuerpos blancos metidos no más que hasta la cintura. Otros quedaban arañando las piedras *mojoneras* bajo el puente, a pocos metros de la estación por donde habían llegado, o escarbaban buscando «chirlas» cerca de las «velenas»^{II} si no llegaba el alguacil que se lo prohibiese, o echaban al agua quisquilleras y aparejos inadecuados que por la mañana eran esperanza y por la tarde desilusión. Les llamábamos «laperos», porque al fin se conformaban con las lapas, y la palabra quedó para significar torpeza marinera. Muchos años de mi vida profesional han transcurrido en Sestao y en Somorrostro, en los talleres de Deusto, en los astilleros de Olaveaga y de Erandio, y en los muelles de Santurce y de Axpe. Sus gentes me enseñaron mucho y son para mí muy queridas. ¿Cómo no pensar frecuentemente en lo que el trabajo es y significa y en el don que unos a otros nos hacemos al ejercer profesiones, al formar hogares, al cuidar de los demás, al vivir servicialmente?

Más tarde, en aumento año tras año, llegaron masivamente los automóviles y de nuevo Plencia tuvo que adaptarse al crecimiento tan grande que ha tenido y a una nueva forma de pertenecer a un amplio entorno urbano,

^{II} Veleno era el plenciano de alcantarilla. No he encontrado tal palabra en el diccionario de la Real Academia Española. En italiano, *veleno* es veneno, y ¡vaya si lo tenían los desagües del pueblo, con aquel olor tan peculiar en marea baja!



denso, rico y complejo. Su tensión centrífuga se ha manifestado además en el buen hacer de tantos profesionales de múltiples disciplinas hoy presentes en toda clase de trabajos, oficinas, servicios, hospitales y fábricas, así como en muy diversas actividades culturales y artísticas. Plencia ha hecho suyos los nuevos espacios abiertos para el pensamiento y la acción como hizo suyos los caminos del océano, de la mar universa, que diría nuestro gran escritor y paisano Ramón de Basterra. Con el mismo impulso elevado, y la misma inspiración, otro gran pleniano, José Manuel de Sendagorta, Manu, se adelantó en los más estimulantes caminos aeroespaciales para que sigamos soñando en ir más allá. Aun quedan mares por surcar, quedan vacíos, quedan tierras y fuegos por señalar. ¡Plus Ultra!



MARINOS PLECIANOS

«Y no encuentro salida a mis anhelos
sino hacia el mar que azotan las galernas...».

Miguel de Unamuno, «En la Basílica del Señor Santiago de Bilbao, el martes de Semana Santa, 10 de abril de 1906».

NAVIGARE NECESSE EST

En Plencia, la navegación, la construcción naval y la pesca fueron durante siglos los principales medios de ganarse la vida. La tierra, aparte los robledales, era poca cosa. En la familia de los García y López de Salazar, los de la Torre de Muñatones de Somorrostro, se recomendaba de padres a hijos *«que se vaxase a la mar cuanto pudiese ca en ella fallaría siempre conducho para matar la gana de comer»*, y en Plencia, la herencia era la misma. Lo que transmitía la tradición no era realismo materialista sino sabio consejo, y no solamente por el alimento sino también por la exigencia de trascender, de darse a la aventura, de ir a más. Era realismo de la mujer que, con dulzura y al tiempo con la energía de la raza, pedía hogar, hijos y poder disfrutar de un bienestar digno, en paz y sin apuros al caer de los años. Y realismo también del hombre, con el resonar en su pecho de obstinadas olas mensajeras de océanos remotos, incitaciones a quienes poco necesitaban para atreverse. En el mar forjaron su alma los que dieron carácter al pueblo, los que eligieron conocer mundo,



dejar atrás lo trivial, apartar la mirada del propio ombligo, emprender, arriesgar, desplegar velas hacia la altura, antes que conformarse con los pocos frutos de aquella tierra que, como tal, es estrecha y solo gana su libertad cuando se hace mar.

*¡Oh! ¡Hacerme a la mar en un navío!
Abandonarte, oh, tierra sólida e inmóvil,
embarcarme en un navío
y ¡navegar, navegar, navegar!
¡Oh! ¡Hacer de la vida, desde ahora,
un poema de nuevas alegrías!
Ser marinero del universo¹².*

No es posible hablar de la historia de nuestros marinos y de la elección del océano como espacio para la vida sin hacer referencia al pez monstruo, al Leviatán, a la gran ballena cuya sola vista tenía atractivo irresistible para los pescadores cazadores que buscaban vencerla con arpones lanzados a brazo desde sus pobres embarcaciones. Sin las ballenas –carne, grasa, riesgo, victoria– los pescadores no se hubiesen alejado de la costa. Los antiguos balleneros y bacaladeros plencianos de principios del siglo xvi fueron ya muy notables, puesto que, entre tantos hechos conocidos de los vascos en el Atlántico norte, está el que ellos dieron el nombre de Placentia

¹² Walt Whitman: «A Song of Joys». O to sail to sea in a ship/To leave this steady durable land,/To have you O you solid motionless land, and entering a ship,/To sail and sail and sail!/O to have life hence forth a poem of new joys!/To be a sailor of the world bound for all ports.



a una colonia de invernada y a una amplia bahía en el extremo sudeste de Terranova¹³. «Espumadores del mar» llamó algún historiador a los pescadores, a los que ganaban su vida en el cabotaje y en el comercio de altura, y también a los piratas y corsarios, a los *itxaslapurra*, a los ladrones del mar, que los hubo siempre. Todos aquellos locos empecinados, capaces de resistir las condiciones más adversas de la naturaleza, nos legaron los saberes náuticos primeros que hicieron posible la navegación de la edad moderna. Rudos y valerosos antes que refinados en ropaje y en fabla cortesana, ya en el siglo xv hicieron decir a Antonio de Nebrija: «Son gente sabia en el arte de navegar y esforzados en batallas marineras y



Nuestra Señora del Carmen. Troquelada en plata, fue regalo a Enrique de su hermana Carmen. Preside las oficinas de Sener

¹³ Tal bahía se sitúa entre las penínsulas de Burin y de Avalon, al oeste de Saint John, la capital, que también debe su nombre a los vascos que plantaron allí sus bases.

tenían naves y parejos para ello y en estas tres cosas eran más instructos que ningún otro pueblo del mundo». En mi parecer, el comercio de Vizcaya con el norte de Europa les dio contactos y abrió luces para captar, experimentar y perfeccionar las mejores soluciones náuticas de aquel entonces, además de tomar noticia de tierras, vientos y corrientes en el mar septentrional.

Los vascos aparecen desde las primeras hazañas marítimas de España, especialmente en las de Castilla, en las atlánticas y americanas, porque los otros reinos de la Corona se sentían más obligados y atraídos por el Mediterráneo, de interés comercial y militar indiscutible, y constantemente amenazado, además, por los turcos. Desde el final del medioevo y el principio de la edad moderna todo fue a más para nuestros marinos, porque el tiempo de España fue también tiempo de los vascos, que tuvieron parte más que proporcional en las expediciones y descubrimientos del Nuevo Mundo. Un siglo después, tras el apogeo, se inició la decadencia, pero la Historia recogerá siempre, entre otros, los nombres de Recalde, Oquendo «el Viejo», Bertendona, Martín de Arana, Antonio de Oquendo, Elcano, Legazpi, Urdaneta y, aún en época miserable como fue el final del siglo xvii y principio del xviii, el del motriqués Gaztañeta, General de la Armada, gran piloto y constructor naval. Con los Borbones se dio un gran impulso a la formación de oficiales y España recuperó rango como potencia naval.

Las profesiones del mar llevaban consigo un notable nivel de conocimientos: los científicos escuchaban con gran interés las observaciones de pilotos experimentados



con quienes podían discutir de navegación, astronomía, geografía y ciencias naturales con una profundidad no habitual en otras profesiones. Además, los capitanes tenían que saber de comercio, de derecho, de artes militares, de lenguas y de tantas cosas necesarias entonces a los navegantes. Los vascos, además de lo que supuso la Compañía Guipuzcoana de Navegación a Caracas, fueron fuertes en los puentes de mando, en las expediciones científicas, en las campañas hidrográficas y en el desarrollo del comercio. En el siglo XVIII y primeros años del XIX fue sobresaliente el reguero de marinos vascos de memoria imperecedera, los de «casaca, peluca y espadín», que decía Julio Caro: Mazarredo, los Lastarría, Churruga, Álava, Gardoqui, Olaeta, Heceta, Salcedo, Gomendio, Boenchea, Bodega y Cuadra, y bastantes más, cosmógrafos y guerreros, en el cuadro de honor de España, con Jorge Juan, Ulloa, Tofiño, Valdés, Malaspina y Alcalá Galiano. Por no sé qué carencia realmente penosa, hemos sabido contar muy poco o, en muchos casos, nada de aquellos héroes que debían formar parte del relato popular de nuestra tierra.

CAPITANES PLENCIANOS

Cuando me preguntan cómo serían los capitanes y oficiales mercantes del siglo XIX tengo que decir que, de los antiguos, hay demasiada fantasía en lo que se habla y se ha escrito. Para Baroja los marinos vascos eran, casi todos, aventureros con pocos escrúpulos, especiales para meter en su vida acontecimientos insólitos y encuentros peligrosos, iluminados siempre por un valor a toda





Capitán don Eduardo Fano Orbe

plenciano. «El bergantín *Oquendo*, de la casa Menchacatorre y Compañía¹⁵, llevaba como piloto a un vizcaíno, de Plencia, llamado Igartua, mujeriego y amigo del veneno, del que es mejor no hablar». Baroja pinta a los hermanos Orbeta como *naufragadores* de una vieja fragata, *La Bilbaina*, a la que le pusieron *Isla de Panay* antes de pegarle una barrenada para hundirla cerca de Macao y cobrar los

prueba que podía ser en unos noble y en otros desalmado¹⁴. Capitanes como Chimista, enamorado de la acción, enérgico y audaz; como Embil, que decía de sí mismo haber sido solamente un buen piloto y un hombre trabajador; o como Shanti Andía, valiente, sentimental, del camino torcido y del derecho; rodeados de otros marinos inquietos y azarosos, muchos vascos, que aparecían tan pronto en Cuba como en las costas africanas, de negreros, en el mar de China, en Manila, en San Francisco de California o en Valparaíso. Entre ellos algún

¹⁴ Como puede comprobarse en sus obras: *Las inquietudes de Shanti Andía*, *El laberinto de las sirenas*, *Los pilotos de altura* y *La Estrella del Capitán Chimista*.

¹⁵ El primer puente colgante trasbordador sobre el río Pasig, en Manila, fue construido por el ingeniero Matías Menchacatorre, en el año 1853.

seguros. En *La Estrella del Capitán Chimista* escribe de *La Plencitarra*: «buque mal construido que no se sostenía derecho y lo lastraron con lingotes de hierro para conseguir su nivelación». Estamos buenos. También Baroja refiere una cena en Macao en la que el anfitrión era un Cucullu, hijo de Plencia, y los invitados un tal Irureta-Goyena y dos capitanes donostiarra. Seguramente no hablarían de metafísica.

El pintor madrileño Solana, de personalidad y fuerza indiscutibles, retrata un *Capitán Mercante* que, más o menos, debe ser de esa época.

Rostro despierto, facciones proporcionadas, pómulos marcados, cinceladas las mejillas, patillas largas y ojos más bien claros, que miran algo no inmediatamente próximo. Lleva una gorra de visera sin adornos ni galones. El cuello erguido, la camisa blanca, el chaleco y la levita negros. Su leve sonrisa no le quita el aire de mandar con pocas palabras. Apoya el brazo en un pequeño escritorio portátil de aquellos que se plegaban y lucían refuerzos de metal en los cierres y en los cantos. En la mano, de largos y huesudos dedos, acaricia una pipa. Otros adornos: dos caracolas de mar, una esfera terráquea, un cuadro bastante sombrío que representa un naufragio y, sobre la mesa, una botella de ron de la Martinica, una libra de tabaco y el cartel anunciador de su



Capitán D. Juan Abrisqueta
Aulestia, benefactor de Plencia



barco: «Gravina. De Santander para La Habana, capitán don Gervasio Olivares». Todo cuadra. Para vasco sería demasiado perfecta la «pose», pero el excelente retrato da mucha idea de cómo serían los capitanes de hace siglo y medio. Por razón de la misma profesión, solamente contarían los hombres decididos y valientes, porque aun había mucha piratería y además, con frecuencia tenían que enrolar en sus tripulaciones a gente indeseable a la que no se dominaba con facilidad. Juan Bautista Sendagorta fue atacado y herido de cuchillo por un tripulante amotinado y Juan Antonio Gardoqui se cosió a sí mismo, mirándose en un espejo, una gran brecha en la cabeza ocasionada por el golpe de una espada *kriss*¹⁶ cuando tuvo que reducir a la tripulación malaya sublevada que quería apoderarse de su barco, matarlo a él y a los de su confianza y echar al agua a todos.

Los capitanes trabajaban en estrecha cooperación con el armador y llevaban participación en los fletes y los pasajes. Tenían que saber conectar con comerciantes fiables para encontrar retornos y, frecuentemente, se las tenían que arreglar solos. Luego, con los colegas, transmitían sus experiencias. Uno decía: «No hay que fiarse de los holandeses, peores son que los piratas». «Los ingleses, si no están borrachos ya valen, pero los franceses engañan a la madre», añadía otro, y volvía el primero: «Con los de aquí también hay que andar listos, que algunos ¡buenos son!». Uno que había navegado años entre Negros,

¹⁶ Entre los nativos del archipiélago filipino se utilizaban dos tipos de espada que se llamaban bolo y kriss.



Ilo-Ilo, Shangai, Manila y Singapore, terciaba muy convencido: «Para negocio el chino. Buen dinero y poco pico»¹⁷. Y aquello quedaba sentenciado.

¡OH, GALLARDAS ARBOLADURAS!

«Es bueno que os fuerce para terminar el casco y los puentes, armar la arboladura del velero y, en un día tan bello como un día de bodas, os lo haga vestir de velas y ofrecerlo al mar. Entonces el ruido de vuestros martillos será cántico, vuestro sudor y vuestros jadeos serán fervor. Y las botaduras serán milagrosas porque habréis florecido las aguas».

Antoine de Saint-Exupéry, *Citadelle*.

A los barcos, con el hierro y la máquina de vapor, les llegó la independencia del viento, la velocidad y la posibilidad de aumentar su tamaño; ya no hacían falta las velas, bastaba la hélice y la máquina. La transición supuso un esfuerzo perseverante y titánico por parte de científicos, ingenieros y navegantes; las primeras máquinas de vapor eran irregulares en la entrega de potencia; las calderas solamente soportaban presiones muy bajas y explotaban a menudo trágicamente; la propulsión se empezó con las ruedas de paletas que iban mal con el oleaje; los rendimientos conjuntos eran muy pobres y el carboneo era un gran problema logístico. Las hélices tuvieron que demostrar su superioridad y se llegó a dar el espectáculo de dos

¹⁷ Juan de Irigoyen: *Los tremendos de Kanala*.



barcos iguales, uno con ruedas de paletas y otro con hélice, tirando uno contra el otro para ver cuál de los dos podía. Por el lado del casco se empezó por construir con las cuadernas y baos de hierro y las cubiertas y forros de madera, hasta que, ya muy avanzado el siglo, se pudo contar con chapas de acero de dimensiones adecuadas. Resultaba entonces que el casco, con magnetismo propio, perturbaba e inutilizaba a la brújula, hasta que un gran científico, Lord Kelvin, resolvió la cuestión colocando dos masas de hierro esféricas compensatorias a los lados de la columna de bitácora, las cuales, respetuosa, o irrespetuosamente, vinieron a llamarse «Lord Kelvin's balls». Durante muchos años las técnicas se superponían, los navieros tenían que decidir entre alternativas poco experimentadas y los capitanes se veían obligados a dominar todo tipo de barcos: veleros tradicionales, veleros con máquina de vapor o ya vapores de acero que a su vez estaban en plena evolución. Hubo armadores y capitanes que no querían saber nada del vapor y sostenían que pudiendo navegar a vela era una estupidez gastar carbón. Otros, en cambio, replicaban que los dos palos aparejados no servirían en la práctica como reserva y daban trabajo inútil a la tripulación. Contra este criterio, es conocido de los plencianos antiguos que don Juan de Abrisqueta, al mando del *Miguel de Pinillos*, en travesía desde las Antillas a la Coruña, por rotura del eje de cola, se quedó sin propulsión, a la deriva. El capitán, avezado en la navegación a vela, ordenó guarnir todo el aparejo de bergantín que llevaba el *Pinillos* y, diestra y elegantemente, llegó a su destino después de navegar seis días y recorrer cerca de 800 millas con velas





Grupo de marinos en la cubierta de un Pinillos, probablemente el «Valbanera».

Sentados de izquierda a derecha: X.X, D. José Lotina, D. Basilio Munárriz, casado con Ana Arámburu Mendieta y D. Alejo Gardoqui Larrabe. De pie, el primero a la izquierda, D. Juan Gardoqui Mandalúniz. Está colocada en el lugar de honor de las oficinas en Montevideo del consignatario

D. Jaime Carrau

desplegadas al viento fresco que, casi incesantemente, le sopló por la aleta.

Eran los últimos destellos de la navegación comercial a vela. Quedó bien atrás la delicada vida social del romanticismo y de las fragatas engalanadas que, como precioso recuerdo, nos dejó el pintor bilbaíno Manuel Losada en sus dibujos al pastel. Al terminar su



novela *Las aventuras de Shanti Andía*, la despedida de Baroja a aquellos tiempos decía:

¡Oh, gallardas arboladuras! ¡Fragatas airosas con su proa levantada y su mascarón en el tajamar!
¡Redondas urcas, veleros bergantines!

España, de tumbo en tumbo, asolada por las guerras, los malos gobiernos y las luchas civiles, no aportó nada ni participó en aquellas innovaciones técnicas del vapor y del hierro que fueron trascendentales. Siempre sucede que las malas políticas y las desavenencias se pagan en retrocesos y penas, y así los astilleros de Bilbao sufrieron un siglo casi ininterrumpido de decadencia. La construcción naval empezó el siglo xx con un retraso enorme.

Los primeros barcos de acero que se construyeron en la Ría, con muchos avatares, fueron los cruceros *Vizcaya*, *Infanta María Teresa* y *Oquendo*, entre 1890 y 1893, en los nuevos Astilleros del Nervión de Martínez Rivas. Las navieras, sin embargo, tuvieron la posibilidad de comprar barcos en el extranjero, y aunque algo tarde y subordinadamente, pudieron subirse al tren de la modernización y sacar succulento partido del comercio, de las importaciones de carbón y de las exportaciones de los riquísimos hematites rojos, «venas dulces» y «campaniles» de la zona minera, enfebrecida de codicias y de millones que trajeron el empuje industrial de la Ría, el crecimiento de Bilbao y la prosperidad. Y también, ciertamente, el fin de la vida sosegada y modesta y el agudizarse de la cuestión social.



Su VIDA

En Plencia, de todo el emporio de la construcción naval olvidada y de la actividad naviera desaparecida, quedaron, de raíces ancestrales, los pilotos y capitanes que, por sus saberes y su valía humana, alcanzaron lugares sobresalientes en la marina española. Un reguero incesante de oficiales de puente, formados en la Escuela Náutica de Plencia, fundada en 1828, siguió a los muchos anteriores que navegaron en las flotas españolas, desde tiempo inmemorial. Se han publicado interesantes monografías, pero, que yo sepa, no existen estudios históricos sistemáticos y ordenados sobre los marinos plencianos de los dos últimos siglos¹⁸. Hemos oído hablar de familiares y paisanos que fueron capitanes destacados y deberíamos recoger todos los datos posibles antes de que se pierdan definitivamente. Ahí están invitándonos a ello los Ojinaga, Fano, Abrisqueta, Ugarte, Dúo, Cucullu, Gorordo, Mota, Amézaga, Zalbidea, Munárriz, Ageo, Artaza, Lotina, Madariaga, Bilbao, Gardoqui, Garay, Arriaga, Arámburu, Onzain, Oñate, Buste, Gastearena, Landa, Ibargurengoitia y tantos otros apellidos que se repetían una y otra vez. Los linajes no morían; cada generación dejaba sus semillas, que fructificaban en nuevos capitanes.

El principio de la profesión era siempre parecido. Después de los primeros estudios, a los trece años, más o

¹⁸ Es muy interesante el reciente libro del plenciano Gonzalo Duo, que se titula *Las Escuelas de Náutica de Bizcaia, Gipúzkoa y Laburdi*, publicado en Vitoria en el año 2001.



menos, los jóvenes aspirantes al pilotaje de altura embarcaban con algún pariente que venía a ser su tutor en el aprendizaje práctico y en los estudios durante la navegación. Volvían a la Escuela Náutica, se examinaban de pilotos y proseguían la profesión sin dejar de ejercitarse en la teoría y en los ejercicios, que intensificaban antes de presentarse para capitanes, después de muchas horas de estudio y de mar. Los mejores de aquellos jóvenes, con unos pocos años más de experiencia, llegaban pronto a ser afamados y solicitadísimos en las primeras navieras españolas, entre las que destacaban la de Antonio López, que vino a ser la Compañía Transatlántica, la de Pinillos, la Sota y Aznar, la Ybarra y Cía., conocida también como La Vascoandaluza, y algunas otras. Continuamente se citaban en las conversaciones plencianas los nombres de cargueros y transatlánticos como *Príncipe Alfonso*, *Pío IX*, *Infanta Isabel*, *Valbanera*, *Catalina*, *Balmes*, *Príncipe de Asturias*, *Habana*, *Marques de Comillas*, *Alfonso XIII*, *Cabo San Antonio*, *San Agustín* y *San Roque*; y los muchos *Mendis* de Sota y Aznar; y *Cabos*, cargueros, «tramps» y demás buques especializados en el tráfico del algodón, como los *Mares* de la Marítima del Nervión, de Pachiquín Aldecoa, que iban a Nueva Orleáns y Galveston; o aquellos otros dedicados al comercio de la fruta, que iban desde los puertos de Levante a los del norte de Europa y llevaban nombres de ríos: *Sil*, *Segre*, *Turia*¹⁹, etc. Estos últimos eran de la Compañía Marítima Frutera, filial de Pinillos.

¹⁹ Mari Ageo me contó que los más «conspicuos críticos» decían del Ebro: «¡Vaya barco, proa de paquete y popa de patache!».



Los capitanes mercantes que vemos en las fotografías de principio del siglo pasado habían perdido ya el aire romántico que daba la vela. Con el volar de los tiempos, por obra del maquinismo, del acero y de la moda, el aspecto de los oficiales cambió a más burgués, aunque inconfundiblemente marino. Hacia 1920 llevaban chaqueta azul cruzada con cuatro botones, chaleco también abotonado, camisa blanca, corbata y gorra de visera con banda dorada, muy poca ala y funda blanca en verano. En una fotografía de época, tomada en la cubierta de un Pinillos, en la que posan con el capitán los oficiales, maquinistas y sobrecargo, de un total de doce personas en las dos primeras filas de la imagen, todos iban perfectamente afeitados, con patillas cortas, y once de ellos lucían bigotes con las puntas afiladas y enhiestas. En el pueblo, los capitanes plenicianos llevaban boina si iban cubiertos. Algunos de los mayores, cuando se desplazaban a Bilbao, usaban sombrero gris flexible, y los más conspicuos de borde vuelto. Era una señal de estatus económico o de mando.

Este recuerdo me ha traído otro, el del amigo capitán don Tomás Ageo, pleniciano, muy simpático y gran fumador de pipa; y también el de Shanti, un ordenanza de la Naval a quien apreciábamos mucho porque no fallaba, era rápido y siempre cumplidor sin pegas. Para dar sus mensajes Shanti reducía las palabras al mínimo. Así, cuando debía comunicarme que me llamaba el Director, asomaba por la puerta entreabierta de mi despacho, donde yo trabajaba casi siempre en mangas de camisa, y me decía:

– Don Enrique, chaqueta poner.



Si llegaba la visita de alguien que llevara una cartera de mano, tanto peor cuanto mayor fuera su tamaño, el desprecio de Shanti se manifestaba contundente:

– Don Enrique, un pelagatos.

Un buen día, una voz fuerte se acercó por el pasillo y empezó a llamar: «¡Plenciano, plenciano!». Se abrió la puerta y apareció la figura sonriente y optimista del veterano don Tomás, que era entonces capitán Inspector de Pinillos. Sin haberme podido anunciar la visita apareció Shanti, desbordado:

– Como es naviero..., me dijo como disculpa por haberle dejado pasar.

– ¡Y fuma en pipa!, dije yo antes de dar un abrazo a mi paisano. Pero –me volví a Shanti– ¿cómo sabe usted que es naviero? le pregunté.

– Sombrero borde duro, dijo Shanti, y lo señaló con la mirada.

Efectivamente, Ageo usaba sombrero con el borde vuelto reforzado y adornado con una tira de seda, como lo llevaba también Alejandro Zubizarreta, Fernando Goseascoecchea, el Conde de Ruiseñada, Pachiquín Aldecoa, Augusto Miranda, José Olano (el alcalde de Plencia), Nicolás Landa, Eulogio Onzain, mi padre y tantos otros armadores, capitanes y hombres de empresa. Para Shanti, los sombreros de borde duro significaban clientes que nos podían traer trabajo y, cuando veía uno, procuraba ser amable con su portador. ¡Gran comercial!

La vida de los capitanes tenía momentos de lucimiento, pero en su conjunto era dura y llena de desvelos



y responsabilidades. Con el tiempo, la comodidad de las habilitaciones y el confort moderno fueron atenuando la aspereza del medio, pero permanecía invariable la naturaleza del mar tantas veces adversa, la exigencia de una atención siempre despierta a la disciplina de la tripulación, a los rumbos y derrotas, a la niebla que no aclaraba, a las arribadas, a los faros, a los peligros de abordaje, a una máquina que estaba fallando, a los partes del telegrafista, a los prácticos, a los remolcadores, a los manifiestos de carga, a la estiba y a tantas cosas que van comprendidas en la acción prudente, paciente y nada fácil de mandar un barco. Y por encima de los trabajos y de las preocupaciones, la lejanía de la familia, la soledad. Así era que las llegadas de cada viaje a casa fueran una fiesta: traía el capitán regalos para todos, hablaba de tierras remotas, contaba anécdotas y aventuras, gozaba del calor que se le daba y se daba a sí mismo generosamente. La mujer tenía que frenarle un poco para que no se pasase con las propinas y con el invitar en el casino o el bar, hasta la víspera de irse otra vez a tragar mares. Ellas, contentas, quedaban cuidando a los hijos y dando calor a la casa en la que un día él dejaría descansar sus huesos. Más o menos, tenían que estirar la peseta y salían poco del pueblo, pero cuando el barco del marido no tocaba Bilbao, se iban ellas a Santander, a Barcelona, a donde fuera, en excursión festiva y amorosa.

Lo normal era que los capitanes se retirasen a los cuarenta o como máximo a los cincuenta años. Los primeros tiempos, inmóviles en el pueblo, no eran fáciles para aquellos hombres hechos a mandar, a decidir en soledad y a sentir el orgullo de haber superado tempestades



y vencido peligros de todo tipo. Acostumbrados al halago de los armadores, a la vida interesante, al trato con autoridades, con consignatarios y ocasionalmente con pasajeros de importancia social, y a saborear en los puertos el goce de las tertulias con amigos que se iban haciendo a lo largo de los años, no era para ellos fácil adaptarse a la rutina de los hogares sencillos y de las relaciones limitadas.

Algunos volvían a los barcos por presión de la mujer –«¡aguanta unos años más, hombre, a ver si podemos adecentar un poco los ahorros!...»– y por el sentimiento de que la vida de retirado no era gran cosa. A veces su Compañía les reclamaba para ser Inspectores, lo que suponía dejar la mar pero seguir ganando y mandando en su función de supervisión de tripulaciones y de barcos. Generalmente vencían su orgullo y, todavía en madurez física, suavizadas sus aristas críticas, volvían al pueblo para disfrutar de los hijos ya crecidos, adentrarse en la paz y, aún con nostalgia, cultivar aficiones y amistades. Algunos administraban su patrimonio, ponían un negocio o aceptaban algún empleo como personas de confianza; otros construían una casa mejor y todos ayudaban en la familia. Más de uno terminaba de alcalde. También recuerdo a algún capitán retirado que, sin poder quitar de su mente las tierras remotas que tan bien conocía, cultivaba frutos exóticos, mangos, kiwis, mangostanes y plantas balsámicas, y con madura ciencia ornitológica criaba vistosos pájaros de las selvas tropicales²⁰.

²⁰ Don Juan Gardoqui había conseguido un jardín botánico notable en el que cuidaba y criaba pájaros pintorescos.



Bastantes plencianos ganaron haciendas en las Américas gracias a los marinos que, en las tierras del viejo imperio español, abrieron oportunidades de probar fortuna a sus familiares, sin los riesgos e inquietudes de la mar. Los capitanes fueron los adelantados de Plencia allá donde llegaron con sus barcos. Ellos contribuyeron eficazmente a la diáspora de hombres valientes, y de familias, que se establecieron en nuevas tierras y ciudades, desde Valparaíso a Comodoro Rivadavia, desde Veracruz a Monterrey, desde La Habana a Manila, lugares en los que el comercio español se movía activo aún después del desastre del noventa y ocho. Tenemos a los Icaza Aguirre, bilbaínos benefactores de Vizcaya, herederos de los hermanos Pedro y Domingo Aguirre Basagoiti, oriundos de Berango, de los cuales el primero fue agregado en la fragata *Euscalduna* con el capitán don Juan Ugarte, y en Plencia se hizo piloto. Los dos se establecieron en México y crearon un imperio de empresas modernas que les hizo riquísimos. Me traen a la memoria «los emigrantes prósperos», de Francisco Grandmontagne, pero ya sabemos que no siempre salían bien las cosas. Mi abuela Presentación contaba una anécdota, con no poco regocijo de los que le escuchábamos, en la que no puedo poner nombres porque se me fueron de la memoria. Hace algunos años la escribí así:

«En la bahía de Manila entra un correo de Transatlántica. Dos chimeneas altas proclaman la potencia de sus turbinas Parsons. Es barco nuevo y está de moda. El capitán es plenciano. Va en el alerón de estribor del puente desde donde observa y domina. Viste impoluto uniforme blanco con galones dorados, y gorro de visera



con forro también blanco y el escudo de la naviera de Antonio López. Se lo hicieron todo a la medida en el mejor sastre de Cádiz. En el clasismo de Plencia, bastante democrático pero también estricto, su familia se sitúa en los estratos medios inferiores, pero, por inteligencia y laboriosidad, se ha abierto paso brillantísimamente a la cima profesional. Con apenas cuarenta años tiene uno de los mandos más importantes de la Compañía.

Por su amura de estribor, a la misma vuelta, entra también un patache que no pasará de las cincuenta toneladas. Lleva una pequeña máquina de vapor y va aparejado en brickbarca. Es redondo, torpe y, por lo poco que se ve de pintura y mucho de madera renegrida por los soles, su porvenir no es brillante: está en las últimas. Su patrón va junto a la caseta, levantada un poco de cubierta. Viste camisa ni negra ni blanca, pantalón oscuro y una gorra marinera pelada. También es plenciano, de familia, vamos a decir, aristocrática: apellidos de siempre, casa en lugar principal del pueblo y estudios superados con muchos tumbos y no menos ayudas de profesores particulares. Hombre aventurero con vocación de marino de todos los puertos, simpático, un poco bebedor, otro tanto mujeriego, y ni un mal peso ahorrado.

El patrón del patache ha reconocido al capitán del Correo y le saluda con dos pitadas. El capitán del Correo también ha reconocido al patrón del patache y ni le mira. El del patache insiste. El otro mira hacia proa. Tres furiosas pitadas más del patache, y el Correo, majestuoso, con su capitán inmutable, le sobrepasa. En el silencio que



sigue se escucha bien clara la voz del plenciano en ruinas, aumentada por la bocina que emboca con furia: «¡Rata de agua! ¡Más que rata de agua!... ¡En el Astillero de Plencia nos encontraremos! Parece impávido, el capitán, pero echa chispas».

También los contramaestres, marineros, mayordomos, gambuceros y cocineros plencianos, reclutados como hombres capaces, nutrían la emigración que se asentó con suerte variable en aquellas tierras de la hispanidad. Se contaba en mi casa la historia de Dámaso, un marinero de Ea o de Ibarrenguelua, que debía ser de poco mar, menos trabajo y mucha taberna, al menos para el gusto de su mujer. Esta, un buen día, harta de verle vaguar, le hizo el petate y se lo dejó, bien visible, en la puerta del caserío. El hombre marchó resignado, embarcó a Filipinas y de alguna manera se empleó con mi abuelo en la hacienda de Deagan. Al poco a la mujer le debieron de llegar noticias de las aficiones a la juerga de su marido y, sin pensarlo dos veces, se fue a buscarlo. Algún pariente o amigo la llevó a Manila; en el río Pasig encontró un costero que le dejó en Masbate y, como si todo el globo fuera la ría de Guernica, en un lanchón llegó a una playa de Deagan. Allí, en la arena, con el hatillo de ropa a un lado, se puso a llamar a voces: «¡¡Dámasoooo, Dámasoooo...!!». Y al poco apareció su marido, manso y resignado, dispuesto a empezar una vida nueva con su valiente *etxekoandre*²¹.

²¹ Mujer, señora de la casa.



APUNTES BREVES

A mediados del siglo XIX adquirieron relieve social familias que prosperaron en ultramar con profesiones y orígenes unidos a la navegación. José María de Hormaza Igartua, en alguno de sus escritos sobre historia pleniana, cita nombres y apellidos que se repiten en los puentes de mando, el comercio, los ingenios azucareros y las haciendas de la pampa. No podemos por menos de admirar a todos sin excepción. Doy aquí alguna referencia de nombres y hechos, no porque crea son los más importantes, sino porque directa o indirectamente conozco algo de ellos. En todo caso pido excusas al lector por añadir poco, o a veces nada, a lo que otros han contado, que tampoco ha sido mucho.

Nicolás de Olaguibel, plenciano nacido en 1809 de familia modesta, no hizo estudios náuticos. Debió de ser un chaval sumamente rebelde, a quien su madre se lo tuvo que quitar de encima embarcándolo como grumete cuando tenía sólo doce años. Apareció en Filipinas como marino y traficante. Allí compró un barco, naufragó dos veces, se casó en Cebú, quedó viudo y se volvió a casar con una cebuana rica. Creció como comerciante, armador y empresario hasta que con solamente treinta años había hecho ya una gran fortuna. En 1847 volvió a Bilbao con dos barcos propios cargados de especias ultramarinas y ricas mercancías orientales que vendió con muy buen beneficio. Estudió las posibilidades que ofrecía su tierra, y decidido a explotarlas, regresó a Cebú en busca de su esposa. Se instaló con su «escritorio» junto al muelle del



Arenal y al poco tenía ya una buena naviera y controlaba el comercio harinero con La Habana, que era negocio importante. Mandó construir barcos y almacenes y compró montes, entre otros el muy plenciano Isusquiza, para repoblarlos y construir en ellos caseríos dedicados a la labranza y el pastoreo. Fue uno de los socios fundadores del Banco de Bilbao y también del Ferrocarril Tudela-Bilbao. De ideología carlista, se metió en política y alcanzó el cargo de Diputado General de Vizcaya. La quiebra del ferrocarril, la crisis económica, la guerra de 1872 y otros avatares le llevaron a la ruina y, en pocos años, a la muerte. Su vida podría servir para un guión de cine.

Don Tomás Sertucha, hombre de confianza de Olaguibel, fue capitán plenciano que pasó el testigo marino de la familia a su nieto don Emilio Sertucha, autor de una *Libreta de curiosidades* con interesantes apuntes y observaciones náuticas de sus travesías. También don Justo Ojinaga Manene, capitán de Trasatlántica, hijo de capitán, nos dejó un trabajo titulado *Determinación gráfica de la situación de los buques*, publicó *Distancia de Faros* y fue autor de un anemómetro original. Vivió en Cádiz, donde nació su hijo, también capitán, que volvió a Plencia y perdió la vida en el naufragio del *Pío IX*, que él mandaba.

Un señalado linaje de marinos plencianos fue el de los Gorordo. En 1870, don Blas, capitán de la fragata *Pombo*, con don José María –su hermano– como piloto, realizó un viaje a lo largo de toda la costa sudamericana



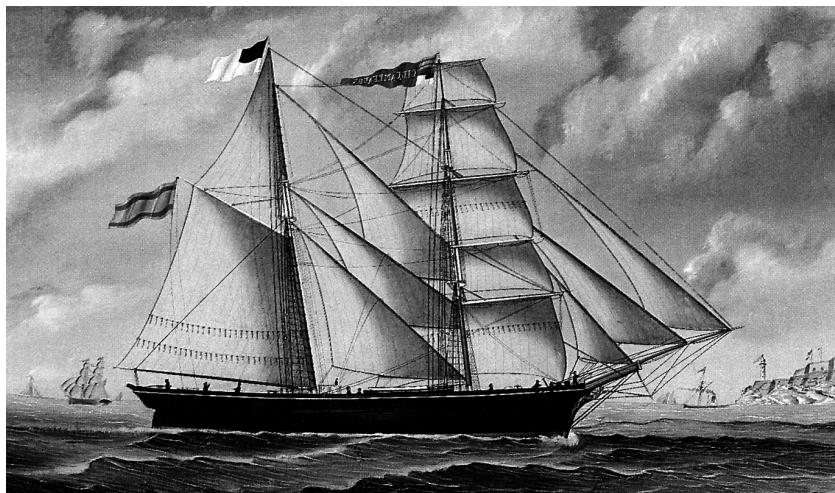
del Pacífico cuando aún no estaba concluida la guerra²² de España contra Perú, Ecuador, Chile y Bolivia. Durante casi dos años aquel viaje hizo historia por los accidentes políticos y contratiempos que tuvo que superar, especialmente en Chile, y por su final feliz. don José María fue luego capitán de los mejores barcos de la naviera Antonio López. Mandaba el correo *Alfonso XIII* cuando en 1898 fue enviado con tropas, pertrechos y víveres desde Cádiz a Cuba donde, entre acosos y persecuciones por parte de barcos americanos de guerra, consiguió desembarcar hombres y carga en una ensenada, hizo el consumo de carbón, auxilió a otros mercantes españoles, burló el cerco de los Estados Unidos y volvió a Cádiz habiendo cumplido con éxito su misión²³. En España fue premiado y condecorado, como lo fue el también plenciano don Eduardo Fano, capitán del *Catalina*, de la naviera Pinillos, quien salió de Nueva Orleans con rumbo a La Habana justamente en víspera de la declaración de guerra, de la que no tuvo aviso ni instrucción reservada alguna al hacerse a la mar. Al igual que los otros barcos de la época no disponía de telegrafía²⁴; era, como decía una crónica de aquél entonces, «un trozo de España confiado tan solo al buen juicio y a la disposición de su capitán». Así, sin noticia

²² En 1866 la escuadra de Méndez Núñez, con la famosa fragata acozada *Numancia*, bombardeó Valparaíso y El Callao. El Tratado de Paz de Lima se firmó en 1883.

²³ Por dos veces Deschamps, famoso capitán de Transatlántica, burló el bloqueo americano en Cuba.

²⁴ La telegrafía en los barcos se generalizó hacia 1910. Los telegrafistas navales de los buques españoles fueron al principio ingleses e inmediatamente suboficiales del Ejército español.

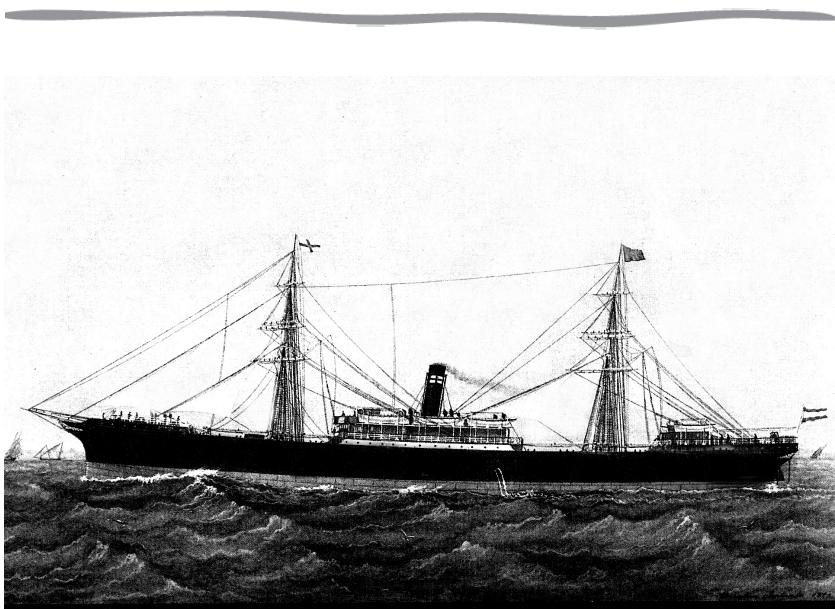




Bergantín

de la guerra apenas declarada, al acercarse al Morro de La Habana fue interceptado por el crucero americano *Detroit* y obligado a proceder a la base naval de Key West, Cayo Hueso, donde estaban ya algunos otros barcos españoles apresados. Don Eduardo Fano no sólo se negó desde un principio a arriar el pabellón español de su buque sino que formuló la más enérgica protesta ante las autoridades estadounidenses alegando que el *Catalina*, por haber zarpado antes de proclamarse el bloqueo, no podía ser declarado buena presa, y entraba en la salvedad proclamada por el mismo Gobierno americano. La bandera española no se arrió jamás por la fiera oposición del capitán Fano, que interpuso palabra de honor de que la dotación del buque no haría en tierra ningún acto de hostilidad o de sabotaje. El tribunal de presas le dio la





El «Catalina» vapor de Pinillos

razón y, nada más terminar la guerra, el *Catalina* volvió a La Coruña repleto de españoles que abandonaban para siempre la isla de Cuba.

Vuelvo a los Gorordo para recordar a un don Hilario, primer capitán del *Miguel de Pinillos*, construido en Inglaterra en 1885: «según corre la fama, era experto y elegante marino». Falleció en La Habana por causa de la fiebre amarilla o del vómito negro, una de aquellas implacables endemias propias de los trópicos. De la misma familia eran el siguiente don Hilario, sobrecargo y capitán de Ybarra y Cía., don Jesús y don Joaquín, que fue oficial de la reserva naval. Contratado por el capitán



don Rafael Arrancudiaga, también plenciano, mandó cargueros que llevaban mineral de Bilbao a los puertos franceses ocupados por Alemania. Navegó en el Mediterráneo con mercantes griegos que abastecían el avance del mariscal Rommel desde Túnez hacia Suez; más tarde cambió de campo y prestó sus servicios en cargueros que apoyaron el contraataque del mariscal Montgomery hasta la expulsión del ejército alemán de África. Y no terminan aquí los Gorordo famosos, que bien conocemos al que hace pocos años fue singular alcalde de Bilbao.

EPISODIOS GRAVES

Los capitanes plencianos tuvieron que navegar en condiciones sumamente difíciles durante las dos guerras mundiales. En 1916, el *Príncipe de Asturias*, «liner» de Pinillos, solamente dos años después de su salida del astillero, mandado por don José Lotina, se hundió en la costa de Brasil. Sucedió en la madrugada del 5 de marzo de 1916, cuando el transatlántico navegaba rumbo a Santos. Llevaba un grupo de súbditos alemanes e intentaba evitar su posible detención por el crucero inglés *Glasgow*, del que sabía que estaba en las proximidades. El *Príncipe de Asturias*, apretando fuegos, avanzaba a dieciséis nudos y, bien por la niebla, bien por no haber dado bastante resguardo, bien por no haber divisado la Punta do Boi, se fue a la costa, ciego y a toda máquina, y no pudo zafarse de un bajo que le destrozó muchos metros de planchaje por la banda de estribor. El buque se hundió rápidamente. Murieron cuatrocientos cincuenta



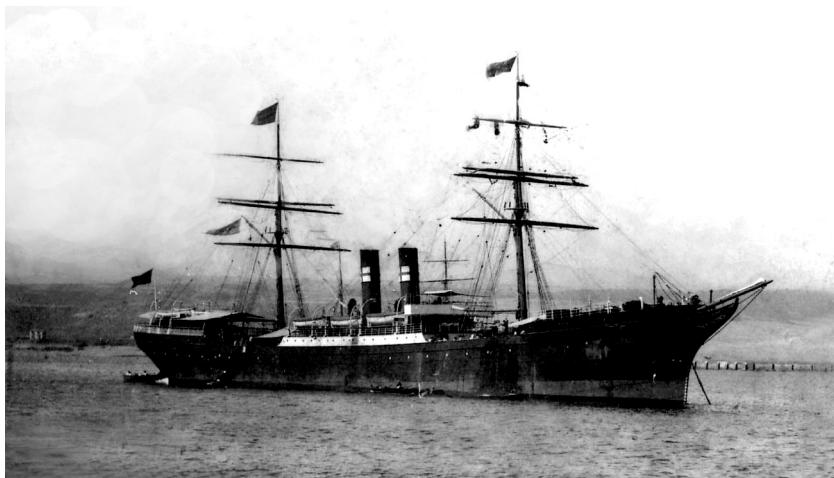
pasajeros y tripulantes y con ellos el capitán. Se salvaron ciento cincuenta.

El mismo año 1916, el *Pío IX*, construido en Inglaterra, con ya más de veinte años de vida, en viaje de Cuba hacia España, sin pasajeros a bordo, al mando de don Manuel Antonio de Ojinaga y Zuazo, hijo de don Juan Justo Ojinaga Manene, se encontró con un fuerte temporal en cuyo desarrollo se corrió la carga de carbón y se abrió una vía de agua que le puso a pique con cuarenta tripulantes. El capitán perdió la vida en el naufragio. Un mercante francés y el *Buenos Aires*, de la flota de Transatlántica, mandado por el histórico don Manuel Deschamps que estaba cerca, pudieron salvar a veintidós hombres. En el informe del capitán de la Transatlántica se leía: «Mares muy gruesas; nordeste y nor-nordeste; viento frescachón. Yo me acerqué lo posible a él sin poder arriar ningún bote. Dicho buque no tenía más medio de salvamento que una balsa arriada por la popa... A pesar de estar recorriendo la situación del *Pío IX* hasta el mediodía del día cinco no encontré restos ni vestigios de ninguna clase. En vista de esto, en junta de oficiales, determinamos continuar viaje».

Al terminar la guerra europea, una extendida epidemia de gripe ocasionó numerosos fallecimientos en varios barcos de Pinillos²⁵. La prensa de la época se hizo eco de las malas noticias y, con el prestigio un tanto en entredicho, la naviera gaditana tuvo que someterse a

²⁵ Juan Carlos Díez Lorenzo: *Naviera Pinillos 1840-1990*.





El «Valbanera», vapor de Pinillos

inspecciones sanitarias, cuarentenas y comentarios públicos que no le hicieron ningún bien. Pinillos había entrado en un período de mala suerte porque a los tres años de estas desgracias, en el Golfo de Méjico, el 10 de septiembre de 1919, sufrió la trágica pérdida del *Valbanera* con cuatrocientas ochenta y ocho personas, en medio de un espantoso ciclón, después de intentar llegar desde Santiago de Cuba a La Habana²⁶. Parece ser que quiso

²⁶ Fernando José García Echegoyen: *El misterio del Valbanera (Desaparición y Naufragio)*. El *Valbanera* fue construido en los astilleros C. Conell & Co., en Glasgow, y se entregó en 1906. El nombre respondía a la devoción de la familia Pinillos a la riojana «Virgen de Valvanera», con «v» no con «b». La «b» se introdujo por error y así quedó en el nombre del barco.



entrar en este puerto, pero se encontró con que estaba cerrado por la violentísima tempestad y tampoco pudo salir el práctico. El capitán del *Valbanera*, Ramón Martín, gaditano, transmitió por telegrafía que trataría de correr el ciclón mar afuera, pero tuvo la desdicha de ser tragado por el huracán y hundirse en Rebecca Shoals entre gigantescas cascadas de agua y de arenas movedizas. Después de dos o tres días de inquietud y temor crecientes, el silencio del mar dio la certeza de la trágica catástrofe. Se commocionó el mundo entero. La mayoría del pasaje era de emigrantes canarios, y su desaparición fue sentidísima. En la tripulación, que nos haya llegado noticia, figuraba el agregado Florentino Zobaran Lotina, sobrino de Madariaga, el capitán del *Banderas*, y de Lotina, el del *Príncipe de Asturias*.

Al hundimiento del *Príncipe de Asturias* y el del *Pío IX*, y a la trágica desaparición del *Valbanera*, pudo haber seguido la pérdida del *Barcelona*. Este trasatlántico estaba en La Habana el día 20 de octubre de 1926, cuando la ciudad y el puerto fueron alcanzados por un ciclón huracanado, con velocidades de viento de hasta ciento cuarenta millas por hora, que ocasionó victimas, hundimientos, estragos e inmensos perjuicios en los campos, en la capital y en el gran puerto cubano²⁷. El *Antonio López*, de la Transatlántica, y el *Barcelona*, mandado por don Alejo

²⁷ Ramón Bullón Fernández, Director de la Escuela Naútica de Barcelona, escribió en 1927 un opúsculo muy interesante sobre este tema: *Ciclones Huracanados*.



Gardoqui²⁸, capitán durante años del *Infanta Isabel*, orgullo de la flota Pinillos, estaban en el puerto con otros grandes buques, entre los que destacaban el *Toledo*, alemán; el *Raymond*, el *Atlántida* y algún otro. Al empezar los primeros rachotes y chubascos y pasar estos a lluvia fuerte, los capitanes pararon las operaciones de carga y descarga, cerraron escotillas, pusieron sus barcos a son de mar, avisaron fuegos en calderas y reforzaron amarras para hacer frente al huracán que se avecinaba. El *Barcelona* recibió orden de dejar su atraque y fondeó con sus dos anclas, las cadenas bien trincadas y puestos los calabrotillos de acero en previsión de que no resistieran los frenos o los molinetes. Llegó la noche con bajada incesante del barómetro, lluvia copiosísima y viento con furia *in crescendo*. Las embarcaciones pequeñas y medianas chocaban sin control con lo que fuera, para irse muchas a pique. También los grandes transatlánticos pasaron a ser punto menos que juguetes del ciclón cuyo vértice se aproximaba. El vapor *Barcelona*, garreando, hubo de amadrinarse a la punta del muelle más cercano. El *Atlántida* se fue sobre el *Antonio López*, le rompió las cadenas de anclas y las enredó en su propia hélice. Ambos, enganchados entre sí, golpeando sus cascos con estruendo, fueron a parar sobre el *Barcelona*, al que arrancaron del muelle en el que había atracado. A merced del terrible viento, el *Barcelona*, que iba muy boyante sin carga, garreando de nuevo se dirigía contra las piedras del muelle de Cayo

²⁸ Don Alejo Gardoqui era hermano de doña María Gardoqui, mi abuela, y muy próximo en el trato y en el afecto a toda mi familia.



Cruz para allí estrellarse, cuando el capitán Gardoqui adoptó la resolución y ejecutó sin vacilar la arriesgada maniobra de forzar máquina avante, meter timón y lanzar su barco sobre varias embarcaciones de madera ya hundidas, para empotrarlo resueltamente entre ellas, junto a la punta del muelle terminal, el más próximo a sotavento, al que consiguió amarrarse. Cuando, a costa de algunas averías en el casco, estaba ya alcanzando el propósito salvador, el huracán adquirió inusitado ímpetu destructor. Arrancó las casetas del puente de mando, las techumbres, los tambuchos, el telégrafo de máquinas y todo cuanto ofrecía presa. Estando así en plena furia, aparecieron impulsados por el huracán el *Atlántida* y el *Antonio López*, que marchaban entrelazados, en zarandeo infernal contra lo que fuera, sin gobierno alguno. Se dieron el encontronazo con la popa del *Barcelona* y le abrieron un gran boquete que vino a sumarse a las averías producidas por el choque con las barcazas. El buque hacía agua pero funcionaron las bombas. Afortunadamente el vértice del ciclón había pasado, el viento amainaba y por fin pudo dejarse el barco, en perfecta seguridad. La decisión de Gardoqui, su resolución y la serenidad de su mando ganaron merecidamente el aplauso general.

Un hundimiento que causó mucho dolor en Plencia fue el del *Banderas*, de Naviera Vascongada, mandado por don José Antonio Madariaga Zobaran. En el año 1940, durante la segunda Guerra Mundial, este buque fue torpedeado y hundido por un submarino alemán cuando navegaba unas cincuenta millas al norte del Cabo Ortegal. Murieron el capitán y todos los tripulantes.



Para terminar estas graves historias que encierran mares de dolor, he elegido la del *Sierra Aránzazu*, carguero de unas 2.000 TPM de la Naviera Marítima del Norte, gerenciada por mi hermano Jesús. El 13 de septiembre de 1964, cuando el *Sierra* se acercaba a la Isla de Cuba con mercancías clásicas españolas (vinos, tejidos, arados, corcho, ajos, muñecas, alfombras, piezas para tuberías y cosas parecidas), fue ametrallado, incendiado y casi hundido por lanchas anticastristas que dieron muerte al capitán don Pedro Ibargurencoitia, de Plencia, compañero mío de colegio, y a otros dos oficiales, y dejaron heridos a siete tripulantes. Los norteamericanos, después de la crisis de los misiles rusos, habían bloqueado el comercio de armas con Cuba, pero el *Sierra Aránzazu* no transportaba ningún material ni remotamente bélico y además la naviera tenía autorización expresa, negociada por España con las autoridades de los Estados Unidos, para que cuatro barcos *Sierra* hicieran transportes comerciales a la Isla.

El día del ataque, el *Sierra Aránzazu* fue visto, reconocido y saludado por un avión norteamericano. Al hacerse de noche una lancha se le acercó para, con un reflector, iluminar el nombre del barco y el puerto de matrícula, en la popa. Al poco aparecieron dos lanchas rápidas que, situadas una a babor y otra a estribor, las dos por las aletas del *Sierra Aránzazu*, a cien metros, sin dar señal ni aviso alguno, sin identificarse ni pedir nada, empezaron a disparar al barco con proyectiles de 20 y 40 mm y bazokas. Su blanco fue el puente y la superestructura: lo esencial del barco y las personas. Las primeras ráfagas hirieron al capitán y a siete tripulantes, dos de suma gravedad, e incendiaron la cámara de máquinas y el cuarto de derrota. El



barco se quedó sin máquinas y su jefe herido. El capitán ordenó abandonar el buque y en ese momento recibió un nuevo balazo en el pecho. La tripulación consiguió arriar el bote de babor en el que embarcó completa, con el capitán moribundo a proa, los heridos graves a los costados y los demás achicando el bote, que estaba perforado por impactos de bala. Fueron necesarias hasta las cajas de galletas vacías para achicar el agua. Se vendaron heridas con camisas hechas tiras y se hicieron torniquetes, pero al poco murió el capitán y tras él el tercer maquinista. Después de toda la noche en la mar, los náufragos fueron rescatados a la mañana siguiente y recogidos por un buque holandés, donde murió el segundo oficial. Los supervivientes fueron atendidos en la ciudad y el hospital de Matthew Town, y los heridos de nuevo curados en la base naval norteamericana de Guantánamo, en Cuba.

Reunida toda la dotación en Puerto Rico, se celebró en San Juan un funeral «con la iglesia llena», en palabras de un oficial de la naviera. En España fue recibida con todos los honores por las más altas autoridades del Gobierno. Los norteamericanos, que fueron eficaces en la ayuda después del ataque, nunca quisieron entrar en la cuestión de los causantes del mismo. El convencimiento de las personas mejor informadas fue que había sido dirigido por la CIA a través de elementos anticastristas establecidos en varios países del Caribe. El barco, muy escorado y dañado por el fuego, fue remolcado a una ensenada para ser reparado provisionalmente y más tarde trasladado hasta Santander para la reconstrucción de partes del casco, la sala de máquinas y las habilitaciones.



Cuando mi hermano puso en servicio los dos primeros barcos de Marítima del Norte, *Sierra Madre* y *Sierra María*, quiso que sus capitanes fueran plencianos y eligió a José Ibargurengoitia, de su edad, y a su primo, que tenía la mía, los dos excelentes. A pesar de los muchos años transcurridos tengo un vivo recuerdo de los dos, sobre todo de Pedro: el cuerpo grande, la sonrisa pronta y también la seriedad. Se le veía al tiempo responsable y grato, buenísima persona. Descanse en paz, con sus compañeros.

A las familias de nuestros marinos no les faltaron acaecimientos tristes, veladas de rezos ardientes y días de luto compartido. En las casas de Plencia, como en tantos otros pueblos marineros, al terminar el Santo Rosario, desde muy antiguo, se rezaba a San Nicolás un Padre Nuestro por los navegantes. Desde hace medio siglo, al socaire de los muros de la iglesia parroquial, navega a velas desplegadas la fragata *Ama Begoñacoa*, exvoto que lleva los nombres de muchos marinos plencianos agradecidos.

MARINOS DE MI FAMILIA

Doy ahora una breve relación de mi familia, cuyos orígenes son bien demostrativos de lo que significaba el mar en nuestra tierra. Los Sendagorta provenían de lugares próximos a la ría de Guernica y del mismo Bermeo, donde el apellido aparece con frecuencia desde el reinado de Felipe V. Sabemos de los Lastarría Sendagorta, oficiales de la Armada, y de otros Sendagorta armadores. Mi bisabuelo Jacinto, vecino de Górliz, a mediados del siglo xix mandaba fragatas en el tráfico de Bilbao y Santander





Capitán D. Juan Antonio Gardoqui Basagoiti

al Caribe, lo mismo que su hermano Juan Bautista. Su hijo, mi abuelo, Jesús de Sendagorta Larrazábal (1856-1917), después de ser piloto muy joven, fue a Newcastle a estudiar máquinas marinas e ingeniería naval: le importaba la revolución técnica en curso. Imaginativo e incansable emprendedor²⁹, se hizo náuiero en Filipinas y se estableció en Manila con su esposa –mi abuela Presentación Unibaso Uribe–, de familia de marinos antiguos plencianos. Cultivó allí haciendas de cocales para la obtención de copra en la pequeña isla de Deagan y en Masbate, tuvo ganadería en Burias y traficó con sus barcos –Albay, Nuestra

Señora de Begoña, Plencia y algún otro– entre las islas, Hong Kong y Singapur. Fue uno de los fundadores del Jockey Club de Manila y parece hoy que tuvo tiempo para todo. Al volver a España, enfermo, dio el relevo a mi padre quien, después de haber estudiado en Vitoria e Inglaterra, estaba trabajando como *trainee* en una compañía de

²⁹ Fue el socio mayoritario de la firma Urrutia y Compañía.



comercio marítimo de Nueva York. Mi abuela presumía de Recalde³⁰, el almirante de la Invencible, y hablaba de sus primas las «recaldeñas farastosas, sesenta pucheros al mes», de sus amistades ultramarinas y de las fiestas en la Capitanía General de Manila cuando gobernaba el general Polavieja. De nuestros primos Ruiz de Gopegui Sendagorta, dos han sido marinos: uno de guerra, capitán de Navío, y otro, capitán mercante.

Mi abuelo, Pedro Arámburu Mendieta, estudió Farmacia en la Universidad de Madrid, y su hermano odontología en Filadelfia. Su padre, mi bisabuelo, era de Villafranca de Ordicia, guipuzcoano, y su madre, Petra Mendieta, viuda de un matrimonio anterior, tenía fama de mujer muy valiosa. El otro hermano, Ignacio, conocido como «Galerna» por su carácter recio, fue un gran hombre de mar que alcanzó



Capitán D. Alejo Gardoqui Larrabe

³⁰ Su padre era don Antonio Unibaso Recalde.





Capitán D. Pedro Arámburu Gardoqui

el rango de capitán inspector de la Vasco Andaluza, y entre sus nietos se contaron tres marinos capitanes, los Benguría Arámburu. Jerónima, hermana de mi abuelo, casó con el afamado capitán don Basilio Munárriz; y Rita, una hija de la otra hermana, Ana, con don Eulogio Onzain, que mandaba el *Habana*, de la Transatlántica, un barco que visité en varias ocasiones con mi primo Eulo, siendo yo joven, siempre con despierto entusiasmo.

De los hermanos de mi madre, el mayor, don Pedro Arámburu Gardoqui, navegó desde muy joven con Ybarra Cía., y durante los años difíciles de la última guerra mundial mandó el *Cabo de Buena Esperanza*, que hacía la ruta de Génova y Marsella a Buenos Aires con muchas personas que huían de Europa. Don Pedro gozaba de gran prestigio, fue nombrado Inspector de la Compañía y se avecindó en Sevilla. El otro hermano, Ignacio, brillante oficial de Ybarra, al empezar la Guerra Civil estaba embarcado en el *Cabo Creus*, que fue bombardeado y hundido en el puerto en Valencia. Pasó, bajo vigilancia, al vapor *Armuru* y fue obligado a pilotarlo desde Valencia a Odesa y Novorosisk, donde el barco cargó trigo



para la República. Al volver, resultó torpedeado y hundido cerca de la isla de Tenedos al pasar los Dardanelos. Su escapada y regreso desde Estambul a España, donde se incorporó a la Marina de Guerra nacional como oficial de la reserva, fue una epopeya. El hermano menor, Alejo, fue un hombre completísimo: farmacéutico, ingeniero militar, director de empresa y de los mejores pescadores de Plencia; casó con Catalina Araluce Abrisqueta, nieta del armador, amigo y socio de Pinillos, don Juan Abrisqueta, benefactor de Plencia.



Capitán D. Ignacio Arámburu Gardoqui

Mi abuela, María Gardoqui Larrabe, era de estirpe y apellidos de armadores y marinos procedentes de Barrica y del lado izquierdo del Butrón. Es bien conocida la familia Gardoqui, bilbaína, originaria de Larrañaga, pueblo situado a unos veinticinco kilómetros de Plencia, que tendría remota ascendencia común con la nuestra y que a finales del xviii fue muy influyente en los negocios y en la política española. El mayor de los hermanos Gardoqui Arriquibar, José Joaquín, fue Consejero y Prior del Consulado de Bilbao; Francisco fue Cardenal, nombrado por el Papa Pío vii. Diego,





D. Alejo Arámburu Gardoqui,
farmacéutico, Capitán de Ingenieros
y Director de empresa

comerciante y armador con casa en Bilbao y en La Habana, fue el encargado por la corona española de encauzar discretamente la ayuda de España a los rebeldes de las colonias americanas en la guerra de Independencia contra Inglaterra y, luego, primer embajador de España ante George Washington, que fue su amigo. Además, primo de los Gardoqui Arriquibar, está José Gardoqui Jaraibitia, Jefe de Escuadra. Su hoja de servicios, desde el desembarco en Argel –cuando era guardiamarina– hasta la batalla de Trafalgar, en la que mandó el *Santa Ana*, está cuajada de hechos de guerra y de expediciones que demuestran gloriosamente su capacidad, su gran valor y sus dotes de

mando. En 1813 fue nombrado capitán General de Filipinas y se mantuvo en tan alto puesto hasta su muerte en Manila, en diciembre de 1816.

Entre los Gardoqui directos ascendientes están Juan Bautista, capitán en las fragatas y bergantines que iban a Cuba y a Filipinas; su hijo Juan Antonio, mi bisabuelo, también capitán de los correos a aquellas



islas, quien por su prestigio consiguió que se celebraran en Manila los primeros exámenes de náutica autorizados por el gobierno español, de cuyo tribunal formó parte. Más tarde fue armador de los vaporcitos pesqueros *Churrúa*³¹ y socio principal de la empresa conservera Ansuátegui y Gardoqui. Alejo, hermano de mi abuela María, capitán del que he narrado alguna anécdota y me enseñó tanto de mar. En el año 1950, en Montevideo, don Jaime Carrau, importante hombre de negocios marítimos en el Río de la Plata, me mostró con orgullo, en el lugar de mayor honor de su despacho, la fotografía de la oficialidad del primer barco consignado por su firma. En el grupo representado estaban, con no poca sorpresa y alegría mías, los



Capitán D. Juan Gardoqui Mandalúnez

³¹ Txurrua es la ortografía actual de Churrúa, el lugar de la ría que dio nombre a los vaporcitos. En las fotografías se aprecia la ortografía antigua.



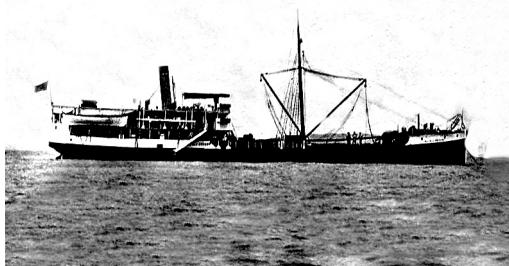
plencianos, don José Lotina, don Basilio Munárriz, don Alejo Gardoqui y su primo don Juan Gardoqui Mandalúñiz. Este capitán que mandó el *Balmes*, casó con Patricia, hija de don Juan de Abrisqueta. Al menos tres Gardoqui de nuestra familia directa aparecen en los mares de China y ello hace pensar en las circunstancias causales de la presencia de plencianos en la navegación y en empresas del Archipiélago.

En nuestra casa, las Filipinas eran motivo no sólo de recuerdos afectuosos y nostálgicos, sino también de conversaciones sobre correspondencias, viajes, intereses y amigos. Desde pequeños oíamos hablar de las islas y recibíamos tarjetas postales franqueadas en Suez, Djibuti, Adén, Colombo, Saigón³² y Singapur, el camino que se llamó de Poniente en tiempos del barco de Acapulco y que para nosotros fue de Oriente, con todo el exotismo que traía dentro esta palabra. En nuestra casa, como en otras de parientes y paisanos, lucían las porcelanas, los arcones de alcanfor, los abanicos de carey, las chinerías lacadas y las vitrinas adornadas con caracolas. En Manila nació mi hermano Jesús, que siguió la tradición familiar de hombre de mar: oficial de la Armada, especialista en cartografía, se retiró siendo capitán de corbeta para organizar y gestionar Marítima del Norte, pionera en tráficos que le llevaron a construir treinta y cinco barcos en astilleros de España. Sus hijos han continuado en la misma actividad naviera.

³² Saigón ahora se llama Ho Chi Minh.



Mi otro hermano, José Manuel, fue distinguidísimo ingeniero aeronáutico, cofundador de la empresa de ingeniería Señer, creador de sistemas informáticos de arquitectura naval y gran promotor de industrias. Bilbao le debe el espión de Punta Lucero para atraque de grandes petroleros, que protege hoy el nuevo puerto del Abra. Su hijo mayor, Andrés, es oficial del Cuerpo General en la Armada y aviador naval, y otro hijo, aviador civil, también es navegante. De mis hermanas, una casó con Manuel Ruiz de Velasco, destacado constructor naval en la Ría y armador, y la otra con el ingeniero aeronáutico José Aguilera.



Albay, buque de la naviera filipina de D. Jesús Sendagorta Larrazábal

De mí mismo diré que soy ingeniero naval, con una vida ciertamente activa. Casé con María Luz Gomendio, de familia procedente de Bérriz y de Oñate, con marinos ilustres en el XIX, entre los que destaca Anselmo Gomendio Gaztelubietia, segundo comandante del navío *San Ildefonso* en la batalla de Trafalgar y más tarde Mayor General de la Escuadra del Mediterráneo, y Brigadier de servicio en Veracruz. Todos nuestros hijos tienen querencias de mar y el mayor, Jorge, ingeniero naval, siente el orgullo de servir en campos avanzados de la tecnología oceánica y de la espacial.





Vaporcito Churrúa de la Pesquera Gardoqui y Ansuategui

LA FAZ DEL MUNDO ES OTRA

Los tiempos que he descrito, para mí tan vívidos y tan próximos, son ya pasados. Las máquinas modernas han cambiado la relación entre el hombre y el mar, y la faz del mundo es otra. La casta de marinos audaces que forjaron la grandeza de la navegación perdió su razón de ser a medida que tomaba primacía la tecnificación. El carácter marino, además del duro adiestramiento, son hoy día factores casi complementarios de los automatismos, los radares, los GPS y la inimaginable perfección de las comunicaciones de todo el globo con todo el globo. El capitán



mercante es un competente utilizador de tecnologías modernas más que un líder con conocimientos náuticos clásicos y capacidad autónoma de decisión y de mando. Además, al no pedirse nada, o muy poco, a las condiciones relacionales y comerciales del capitán y desaparecer su simbiosis económica con el armador, el atractivo de hacer dinero ha retrocedido a formas más frías y burocráticas, menos tentadoras.

Se entiende que, a pesar del endulzamiento de la vida del marino, prácticamente ya no haya capitanes en Plencia, y que su aportación material y espiritual se haya perdido. Lo específico de aquellos hombres valerosos ha sido sustituido, como medio de vida y de realización humana, por la posibilidad de acceso de todos a todas las profesiones, pero en un clima bastante impersonal y de dura competencia. Ciertamente no somos ahora capitalistas venidos a menos, porque la calidad de vida, como ahora se entiende, nada tiene que ver, por superior, con la que teníamos hace no muchos años. Sin embargo, los plencianos seguimos añorando los días de nuestros excelentes marinos a los que tanto debemos.

No es que mis recuerdos se identifiquen y me arrastren a un País Vasco idílico, con costumbres candoneras, aldeanos –*baserritarak*– y marineros –*arrantxaleak*– como los pintados por los Zubiaurre, porque eso, tan rousseauiano, estuvo de moda antes de que yo naciera. Pero sí es cierto que cuando voy a Plencia, casi siempre en meditación retrospectiva, tengo tendencia a quedarme en el pensamiento de que, hoy día, los viejos no solamente hemos perdido familiares y amigos sino tam-



bién nuestras formas de vivir. Todo lo que nos era propio ha desaparecido o ha mudado: principios, sentimientos, gustos, costumbres, sensibilidades y palabras corren desbocados tras los cambios técnicos, económicos, políticos y sociales, sobre los que ya no somos capaces de cabalgar y nos rebasan. Se me presenta, así, la tentación del abandono y la conclusión irrefutable de que el espíritu que nos alentó perteneció a una raza desaparecida ya olvidada. Repaso entonces en mi mente los avatares de la historia y las oscuridades que nuestros abuelos padecieron y, entre tantos acontecimientos y cambios, siempre aparece, renovada y vencedora, la luz ancestral que se abre paso hasta nosotros, aleja visiones derrotistas y combate las oscuridades que nos asaltan.

Desde la orilla de la playa se mira siempre al mar. Aquella brecha azul y el horizonte abierto curan siempre los ensimismamientos estériles: por allí va el vuelo hacia la estrella incombustible de nuestro escudo, herencia del pasado y esperanza para los que nos siguen.



MI PATRIA

«Y la nación española es una casa que nos ha cobijado a todos y a cuyo amparo hemos hecho lo que somos cuantos pueblos hoy la constitúimos».

Miguel de Unamuno, *La crisis actual del patriotismo*.

«Pues cuando se pretende hacer vivir separados y en conflicto continuo de intereses a quienes se pertenecen, el dolor no ha hecho más que empezar».

Montserrat Herrero, *Tres lecciones de España*.

El amor a la patria es devoción a una tierra, a una cultura, a una forma de vivir, es sentimiento y es razón que van con el deseo y la esperanza de realizar en libertad un atractivo proyecto de vida. Las comunidades lo necesitan porque no pueden mejorar si sus ciudadanos no las mejoran, ni pueden ser defendidas si sus gentes no las defienden, ni ser ordenadas en libertad si las personas no se adhieren a instituciones que garanticen sus derechos. No cabe, por tanto, la indiferencia: destruir el sentimiento del patriotismo sería dar un paso atrás, no hacia adelante. Sin embargo, cuando el patriotismo se hace autoexaltación fanática cerrada y desoye la razón, se corrompe para transformarse en un nacionalismo que se predica a sí



mismo como valor indiscutible superior y primero. Ese nacionalismo, el de las esencias étnicas, lingüísticas, o las que sean, aspira a imponerse en todo, coaccionando psicológicamente, niega la diversidad, uniformiza, exige la sumisión, menosprecia a los no nacionalistas, se hace ofensivo y se pone a sí mismo más allá del bien y del mal. El «aquí mandamos nosotros» niega las formas políticas equilibradas respetuosas de las minorías y confirma que el objetivo primordial de los nacionalistas es el poder.

El patriotismo, contrariamente, no se impone a nadie, reconoce los derechos de los demás y los fallos propios, coopera responsablemente en la búsqueda del bien común y es un componente moral de la conducta. No se agota en la ligazón meramente sentimental a un territorio, lo cual le dejaría en pueblerino, sino que impulsa hacia ideales universales.

Si es necesaria la lealtad a la patria y a la nación, también es preciso mantener despierto un cierto sentido autocítico. El famoso pensador irlandés C. S. Lewis nos puso en guardia en *Los cuatro amores*: «Los hombres honrados han de convencerse de que la causa de su país es justa, pero sigue siendo la causa de su país, no la causa de la justicia como tal». Y Unamuno lo esculpió con trazos fuertes: «La patria puede pedirnos la vida pero no puede, no debe, exigirnos la abyección moral, ni la abyección intelectual, ni siquiera la abyección estética». O sea, que es digno de reconocimiento quien vigile la salud o denuncie la enfermedad del amor a la patria, porque esta se nos puede ofrecer desquiciada a causa del orgullo nacionalista que humilla la inteligencia con su mentalidad



tribal y no ceja hasta corromper el verdadero patriotismo. El mandamiento que nos pide honrar padre y madre supone que los padres no nos induzcan a conculcar la justicia de los otros mandamientos; sin justicia se va la paz y se pierde el respeto a la patria y hasta el cariño. El patriotismo en modo alguno puede ser rémora para el buen juicio, ni causarnos estragos en el comprender y amar a otros: contrariamente, siendo la nación y la patria realidades insustituibles, el patriotismo debería ser valladar que, por virtud, alejara el riesgo de aquel nacionalismo que se considera a sí mismo como solución política única, arrincona fundamentos sociales y se empeña en desvincular a los pueblos de realidades históricas y actuales que convienen a todos. La mejor defensa contra el nacionalismo totalitario es el patriotismo³³.

Se entiende muy bien que haya circunstancias en las que los mejores patriotas pasen por trances difíciles y dolorosos. Se entiende la confidencia de Chateaubriand:

*... il en est de douleurs comme de patries, chacun la sienne...*³⁴.

* * *

Recibí el ser vasco y el ser español como una misma herencia y jamás pensé que pudiera desprenderme de

³³ Juan Pablo II afirma en *Memoria e identidad*: «Se debe evitar absolutamente un peligro: que la función insustituible de la nación degeneré en el nacionalismo. ¿Cómo se puede evitar este riesgo? Pienso que un modo apropiado es el patriotismo».

³⁴ *Memoires de ultratombe*. Hay dolores como hay patrias, cada uno la suya.



alguna parte de mi condición natal. Sin presunción alguna, siempre me sentí honrado por ese patrimonio que nunca fue doble ni dividido sino único, porque ser vasco y vizcaíno es ser español. Ese sentir nunca fue de naturaleza política inventada, sino efectivamente real y anterior a toda ideología.

Entre las personas de nuestra familia el sabernos españoles se asentaba en la herencia, en la razón, en la conveniencia, en que éramos miembros por nacimiento de la nación-estado España y coincidían nuestros afectos a la patria y a la nación. Todo ello en modo alguno limitaba nuestro patriotismo vasco porque iba naturalmente articulado en el español. Hoy la palabra euskera *abertzale*, que significa patriota, se ha manipulado para decir que quien ama a la tierra vasca, a Euskalherría, al País Vasco, tiene que ser nacionalista y, en consecuencia, que los vascos no nacionalistas son indignos de ser vascos.

Los acontecimientos que acompañaron a la llegada de la República nos afectaron como miembros de una comunidad en la que crecía el nacionalismo, al tiempo que, en el conjunto de España, arreciaban la revolución y las luchas políticas con los más graves desórdenes. El amor a la patria, dolorido entonces, era, en nuestra herencia, una vinculación de gran poder identificador, pero por desgracia, el nacionalismo dividía profundamente nuestro entorno en cuanto al entendimiento de la misma patria, de la forma de religación a ella y también de la visión del futuro proyectado por unos y otros. La guerra civil, iniciada cuando cumplía yo doce años, nos introdujo precozmente en una juventud reflexiva y grabó



en nosotros con trazos bien profundos el deber de servir a la comunidad de la que formábamos parte. En aquel tiempo que siguió, duro pero repleto de ilusión y de esperanza, mi generación volcó todas sus energías en prepararse para contribuir al logro de la mayor prosperidad y mejora de España, proyecto y herencia que habríamos de dejar a nuestros hijos. Estas cuestiones fueron siempre muy importantes en los Sendagorta y, sin aclararlas, no se comprenderían nuestras actitudes vitales de servicio, ni el porqué de algunas decisiones tomadas a lo largo de nuestras carreras profesionales.

Para mí y para mis hermanos el patriotismo fue siempre bastante idealista, pero también informado y crítico. No fue ciego, sino que junto con el orgullo que nos prendía, supimos con realismo aceptar estrecheces en nosotros mismos y en aquello que recibimos como dote. Su firmeza no estaba en los meros sentimientos, sino también en una razonada articulación histórica y proyectiva, abierta a todas las esperanzas de Euskalherria y de España. Esto, que es bien sencillo, no siempre fue entendido por amigos de diversos colores, con crianza y formación distintas. Esto provocó discusiones y disgustos que acrecentaron nuestro afán por la verdad y afirmaron por el estudio los fundamentos de nuestra lealtad al patrimonio heredado de ser vascos y españoles, sin que hubiera en esa condición significado de pertenencia partidista alguna.

Patria es familia, padres, antepasados, cultura, religión, tierra, lenguaje natural, historia, sociedad propia, educación, costumbres, proyectos, sentido moral y



tantos otros componentes de un legado recibido. Mis padres amaban entrañablemente, y hasta idealizaban, a España y al País Vasco, y aquel aprecio se les acentuó con la lejanía de sus años de residencia en Filipinas. Sin embargo, no pregonaban excelencias ni mucho menos superioridades, no hacían comparaciones y se gozaban en admirar otras regiones de España y también a los países del mundo que conocían; otra cosa era para ellos primitivismo y rémora, prejuicio miope que no hacía justicia a la realidad, siempre riquísima. Mi padre, hombre de corazón grande, sufría visiblemente cuando se encontraba con vascongados incapaces de otra cosa que no fuera contemplar arrobados su propio ombligo, *txapeltxikis*, boinas pequeñas, muy dados a emitir juicios adversos sobre países o personas de los que sabían poco o nada. Estos nacionalistas cerrados se entristecían por la existencia de grandes vascos que fueron también eminentes españoles; olvidaban la pronta integración de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa en Castilla y España; silenciaban el papel de los vascos en el catolicismo español y en el descubrimiento y colonización de América; aborrecían la historia común y, finalmente, discurrían sin rumbo y a tropezones, como el del cuento que se había puesto la cabeza al revés y no sabía si iba o si venía. También nos encorajinaba la actitud contraria del desprecio de lo vasco que se llamaba a veces españolista, palabra que siempre me pareció un tanto banderiza, o al menos no muy propia para significar español. Algunos de esos radicales cortos de luces llegaban a decir despectivamente que los vascos éramos unos brutos intratables y que lo mejor sería que nos separásemos de una vez de España. El rechazo de las dos posturas era



muy acusado en nuestra familia, que amaba al País Vasco y a España en una fusión de dos amores que era para nosotros de razón natural y moral. Ciertamente era importante la tradición, pero prevalecía la patria de los grandes deseos que nos inculcaron. Aprendimos a pensar anchamente, a superar el interés individual, inmediato y local, y a encarar los horizontes amplios para, sin merma de realismo, darnos a lo más general como camino de verdadero progreso. La razón y esa tensión hacia lo universal, junto con los antecedentes familiares marinos y un tanto corremundos, podrían habernos llevado a superar las señas de origen, pero tal circunstancia nunca tuvo efecto, aunque el mismo patriotismo nos indujera cada vez más agudamente a la censura dolorosa de lo nuestro.

Las convicciones de mi padre sobre la herencia, que también él recibió, estaban alimentadas desde raíces históricas y culturales comunes a todos los pertenecientes durante siglos a la nación española, con los matices propios de gentes y regiones con carácter. Su diversidad sustentaba equilibradamente, y vigorizaba, la unidad incuestionable, que prevaleció de manera pacífica hasta verse combatida por los nacionalismos de Cataluña y Vasconia nacidos en las postrimerías del siglo xix. De aquellas raíces nacía nuestra admiración por el remate de la Reconquista que nos libró del Islam y por la inmensa acción descubridora, conquistadora y política llevada a cabo por España desde los Reyes Católicos y proyectada a la redondez de la tierra, con la extensión del Evangelio y la afirmación de la dignidad de toda persona humana. Los vascos destacaron en la gigantesca empresa y



dejaron su impronta en ella con el nombre de sus héroes que, salvo alguna singular excepción, fueron hombres de sustancia, capaces y templados.

Mi padre nos incitaba también a admirar la belleza y el carácter de nuestras ciudades históricas y a conocer mejor los tesoros literarios y artísticos de la gran cultura humanista y religiosa española. No pensaba, ni mucho menos, que España hubiera sido un fracaso y, aunque le apenaban derrotas, lamentaba errores propios y se dolía por defectos de nuestros dirigentes y de nuestro pueblo, era siempre animoso y más bien optimista. Rememoraba también la presencia de vascos en los movimientos que vinieron a ser preámbulo de los emprendimientos contemporáneos de nuevas industrias, puertos, saltos de agua, carreteras, obras y servicios públicos, con los que se entusiasmaba. Su ánimo era el de un Amigo del País. Su formación primera fue en Vitoria, con profesores españoles y franceses, después en Inglaterra y en los Estados Unidos, abierta y más bien liberal. Su comportamiento fue siempre el de un caballero cristiano, trabajador, prudente y realista, que disfrutaba de su familia, de Plencia y de sus amigos, del fútbol y de vez en cuando de los toros, de los viajes, del estudio, de la lectura y de la música. Seguía en la prensa, y padecía, los acontecimientos políticos de España, leía asiduamente periódicos ingleses y sabía lo que pasaba en el mundo. Era monárquico próximo a Acción Española y desde que volvió de Filipinas, en 1930, consideró su deber servir a la comunidad y defender sus principios políticos. Deseaba superar la incomunicación y hacer posible el entendimiento entre identidades políticas diferentes, para ponernos todos a



enriquecer el patrimonio originario de unos, de otros y de todos. Apoyó activamente a la derecha tradicional y en las elecciones municipales de 1931 y 1933 resultó ser, con escasa diferencia respecto al primero, el segundo candidato a la alcaldía de Plencia más votado. Con experiencias tan variadas e intensas, su patriotismo era lógicamente bien informado y serio.

Sus años fuera de España confirmaron lo profundo de su ser y de su sentir, no como nostalgia que trae el correr de la vida lejos de los propios lares, sino como vivencia confirmada y personal palpación de realidades. Admiraba a Legazpi y Urdaneta y muchas veces nos relató, con anécdotas vividas por él, la acción educadora de los misioneros en lugares remotos del archipiélago filipino, en los que solamente se hablaba la lengua aborigen pero se sabía contar con números decimales en español para comerciar y rezar el Ave María para honrar a la Virgen. Admiraba también el esfuerzo personal de Felipe II en la ayuda al desarrollo del cristianismo y de la educación, y al pronto brillar allí de las instituciones y las artes; como ejemplo, nos hacía ver la fundación de la Universidad de Santo Tomás en Manila ya en el año 1611. Al conocimiento de toda aquella impresionante obra siguió en nosotros el afecto y el justo agradecimiento porque nuestro abuelo y después nuestro padre hubieran tenido la oportunidad de desarrollar sus capacidades en aquellas islas que vivían aún de los resplandores de España y que, aunque ya no fueran políticamente españolas, lo seguían siendo en alguna medida por la cultura sembrada y por la presencia numerosa de



españoles, muchos de ellos vascos, con los que compartieron empresas, sacrificios y bonanzas³⁵.

De lo arraigados que eran estos sentimientos dice bastante alguna anécdota de la historia familiar. Antes de morir nuestro padre en el año 1956, nos encargó que levantáramos en la isla de Deagan, situada junto a la de Masbate, al sur de Luzón, una pequeña ermita en agradecimiento y para veneración de Nuestra Señora en su advocación de Virgen de Begoña. Allí había trabajado él duramente para hacer de unas tierras sin cultivo alguno una hacienda de cocales que, a pesar de baguios y tifones, fue bastante rica. El encargado de la misión fue el menor de los hermanos, José Manuel, quien, abandonados sus quehaceres aeronáuticos, cumplió el deseo y la promesa con un estilo que toda la familia aplaudió con entusiasmo. Construida la ermita, cuando desde España llegó al lugar, hizo una gran fiesta: un misionero entronizó a la Virgen, administró bautismos, bendijo matrimonios y celebró la Santa Misa. Después, Manu, arrogándose a si mismo con muy buenas razones la capitanía del servicio a aquellos nativos presentes y a sus familias, descubrió una placa de piedra en la que se reproducía la frase de una carta de Felipe II que decía así: «No son menos estas Islas que las Indias con todas sus riquezas, y si preciso fuera se abrieran las arcas de la vieja España para mantener allí una ermita». Seguidamente culminó la fiesta con un alegre almuerzo campestre.

³⁵ Es interesante el libro *The basques in the Philippines*, de Marciano R. de Borja.





Ermita de Nuestra Señora de Begoña, en construcción, en la Isla de Deagan, provincia de Masbate, Filipinas

A estas vivencias y a otras que podría aquí recoger, bien humanas y para nosotros bien próximas, se sumaban las razones que nos aportaban los escritores que más influyeron en la cultura que íbamos asimilando en nuestra juventud. Entre ellos estaban Unamuno, Baroja, Ortega, Maeztu, Basterra, Salaverría y algunos más, los cuales, salvadas cuestiones discutibles y muy discutidas en nuestra casa, reforzaron con peso intelectual las ideas que venían siendo dominantes en nosotros. Así conocimos pronto el pensamiento de quienes trataron con autoridad el problema nacionalista y descubrimos el hispanismo, en el que se asentaba tan lógicamente el sentido vasco universal de la familia. Frente a ese espíritu informado que se nos inculcó, era muy elocuente y



generalizada la pobreza argumental de los nacionalistas vascos que he tratado personalmente a lo largo de los años; cuando se hablaba de vasquismo y de españolidad había mucha sordera y mucha mudez. Salvo pocas excepciones, todo solía quedar en sentimientos, autoexaltación racial, leyendas candorosas, trivialidades, victimismo, quejas –alguna vez con fundamento, como pasa siempre en la vida– y en obstinadas acusaciones a España aprendidas en su partido que, a fuerza de voluntarismos y emociones, deformaba la verdad, oscurecía las mentes y aletargaba las conciencias. Desde mis primeros recuerdos el nacionalismo fue entusiasmo, fe, *irrintxi*³⁶, contradicciones y terquedad. Para nosotros una verdadera pena y un gran castigo. Me sigo preguntando por qué tantas personas buenas no pueden conservar la cabeza fría para analizar con cordura la realidad y centrar ponderadamente sus principios y sus conveniencias.

El nacionalismo monopolizó el folklore: lo politizó y lo hizo suyo y de nadie más. A nosotros nos privó de fiestas y músicas tradicionales queridas que se hacían bajo la omnipresente ikurriña, bandera de partido y no de todos los vascos, que sólo siendo nacionalistas podían encontrarse cómodos en muchas ocasiones populares. Los *zortzikos* y el *aurresku* tocados al piano por mi padre en casa –no sólo por líricos sino por épicos– suplían bastante porque eran muy afirmativos, pero no nos podían quitar la tristeza del muro levantado por el separatismo. También nosotros teníamos sentimientos además de razones.

³⁶ Grito agudo de llamada de los vascos.



El odio a España venía de las ideas y escritos de Sabino Arana y de los que le siguieron; de la ceguera generada en el mismo rencor; de la prosecución incondicionada del poder político; y de emociones espontáneas y provocadas, algunas no exentas de responsabilidad. Ya la generación nacida más o menos con el siglo había vivido el recrudecerse del fanatismo racista bizcaíta que gritaba «¡Fuera los maquetos!, y que hoy, aún más enconado en el *abertzalismo* radical, lanza exabruptos irrepetibles que envilecen a quienes los escupen y a quienes los toleran. Sufrían nuestros padres y nosotros mismos nos entristecíamos con aquella animadversión y con aquellos estallidos del odio nacido de frustraciones, de envidias y de ignorancias, en mucho voluntarias. Ciertamente había gradaciones según las personas y excepciones honrosas.

Al final de mi niñez, en los primeros años treinta, tuve la primera experiencia de la ola de nacionalismo que arremetía enloquecida contra España. Una numerosa manifestación partidista recorrió la Ribera de Plencia con broncos gritos de odio salidos de gargantas de gentes buenas transformadas en fieras de manera inexplicable. Aquel día del rabioso espectáculo, visto desde el mirador de casa de mis abuelos, empecé a intuir y a entender algo de aquellas pasiones. Mi indagación no ha cesado nunca; hoy estoy aún más dolorido, en primer lugar y en grado máximo por los crímenes del terror, pero también por tantos silencios que ensombrecen nuestra tierra y nos han alejado a unos de otros. La palpable incomodidad que sufrimos en las relaciones de todo tipo, proceden de la tensión y el conflicto infiltrados por el nacionalismo entre quienes



deberían convivir armoniosamente. Otra vez estamos en lo oblicuo, en la desconfianza, sin libertad y sin paz.

Hace unos años escribí una pequeña historia titulada «Septiembre de 1936» en la que conté la huida de Plencia de mi familia, al principio de la guerra, así como los avatares de aquellas inciertas semanas; también expresé en mi escrito el agradecimiento a los nacionalistas que nos ayudaron con verdadera gallardía y humanidad. Lo he incluido en este libro en un capítulo que sigue. En aquella circunstancia del levantamiento, del estallido de la tragedia de nuestra guerra que se venía incubando desde atrás, el nacionalismo vasco, no sin titubeos, rompió con sus principios, se unió al frente popular revolucionario y a favor de él volcó su prestigio en lo religioso. Todo ello por un Estatuto de Autonomía mal logrado y que duró bien poco. El precio de la confusión de prioridades, del error de cálculo y de la derrota subsiguiente fue altísimo porque desgarró la entraña vasca: mezcló ideas, hombres y banderas con las más contrarias a sus principios y con la más extrema revolución. Luego, los políticos responsables hubieron de autojustificarse, no desdecirse, y continuar aferrados a la desgraciada elección. Hoy, otra vez por mal entendida conveniencia, convive en compañía y consiente la cooperación, más o menos, o nada deseada, de lo *abertzale* extremista, que le arrastra, le muta y, en tiempos bien reconocibles, le avecina al terrorismo.

En la guerra, aparte de lo que puedan decir de sus horrores y tristezas historiadores fidedignos, por sí misma, por criterios equivocados y generalizaciones indebidas, los nacionales cometieron errores políticos que nos



disgustaron y nos hicieron sufrir más a quienes más amábamos a España. A pesar de estas salvedades, para mi familia, como para la gran mayoría de las personas, la experiencia de la guerra fue rapidísimamente superada porque entre nosotros nunca anidaron pasiones de revancha ni de división. Mi padre jamás cedió el más mínimo lugar a nada que se pareciera ni remotamente al rencor, ni consintió venganza contra nadie ni en lo grande ni en lo pequeño; sabiamente pensaba que el odio nunca sería vencido por más odio. Su permanente actitud de hombre apaciguador tuvo que superar resistencias y manifestarse con firmeza en los años que siguieron al fin de la guerra en el norte. Fue nombrado alcalde de Plencia en septiembre de 1937 y siguió en el Ayuntamiento como teniente alcalde desde 1938 hasta 1940. En todos estos años facilitó excusas, documentos y certificados para que nadie del pueblo sufriera y todos pudieran volver prontamente en paz a sus familias y a sus trabajos, aunque esto no fuera del agrado de algún halcón vengativo de los que no faltan cuando hay tensión política, y más aún en aquellas circunstancias. Sufrieron mis padres lo que no dijeron, pero aquello, providencialmente, se fue apagando pronto y coincidió con el principio de nuestros estudios, que no podíamos seguir en Plencia ni tampoco en Bilbao por las carreras que empeñadamente queríamos emprender. Así es que, entre una cosa y otra, con paz, la familia se trasladó a Madrid en el año 1941.



SEPTIEMBRE DE 1936

«Dijo Don Quijote, mira Sancho,
bien puede ser que un caballero
sea desamorado pero no puede
ser, hablando en todo rigor, que
sea desagradecido».

Miguel de Cervantes,
Don Quijote de la Mancha.

Desde la revolución de Asturias, en octubre de 1934, vivíamos el prólogo de la guerra que estalló en julio de 1936. La República se trituraba a sí misma, y con ella a España, en odios, desórdenes, incendios, huelgas, tiroteos, persecuciones y asesinatos. Fue la derrota de la moderación y el trágico avance revolucionario decidido al asalto de la sociedad entera. La amenaza era total, el alzamiento contrario era seguro y la guerra un hecho próximo.

El 18 de julio comenzó en toda España el levantamiento militar. El pueblo del País Vasco Navarro y el de Álava, fueron, con el ejército, de los primeros en saltar contra el Gobierno de la República. Con mucha lucha, San Sebastián fue tomada por tercios de requetés y batallones de soldados; luego, numerosos vascos se fueron incorporando a aquellas fuerzas que destacaron por su valor y su entrega. Quedó Vizcaya del lado rojo, paradójica, con las iglesias abiertas; y los políticos nacionalistas, que optaron por la República, con protestas, disimulos y disculpas



por las fechorías revolucionarias de sus aliados, al tiempo que negociaban con ellos concesiones autonómicas. Montaron, con cierto fuste, una organización de guerra que no luchó sino en Vizcaya, donde su derrota y rendición se consumó al empezar el verano de 1937. España siguió en guerra hasta abril de 1939.

Mi narración empieza uno de los primeros días de septiembre de 1936, apenas pasado San Antolín, patrono de Plencia. Aquellas semanas sentíamos creciente temor porque mi padre, muy español y vasco, persona de orden y con prestigio, políticamente contrario al Frente Popular y al separatismo, estaba amenazado. Habían registrado nuestra casa varias veces y en cualquier momento podríamos sufrir mayores atropellos. Casi nunca salía yo a la calle pero aquel día me había quedado sin lectura y necesitaba encontrar a mi amigo Isidro Sans, primo de mis primos Benguría, con el que compartía habitualmente novelas de aventuras. Fui a su casa a Gamíñiz a remediar mi carencia y allí pensamos los dos que nos quedaba tan poco verano y era tan buena aquella mañana soleada que debíamos aprovecharla para ir a la playa, a darnos un chapuzón en «La canal» o en Astondo, nuestros lugares preferidos. Así lo decidimos, pero antes yo tenía que pasar por mi casa, decir a dónde iba y coger el traje de baño. Eran pocos minutos para volver a la plaza de la Iglesia y reunirme de nuevo con Isidro; corrí a ello sin pensar en otra cosa que en el baño y en nuestros héroes, Sandokán, Flash Gordon y compañía.

Al llegar al portal de casa bajaban la escalera, con mi padre en medio, cuatro hombres armados con pistolas



y mosquetones, unos con correaje, cartucheras y gorro de dos puntas, y otros sólo con brazaletes y el arma³⁷. Llevaban a mi padre preso. Al llegar a mí, que empezaba a subir las escaleras, puso él su mano sobre mi cabeza y me dijo algo tranquilizador. Paralizado, sin saber qué hacer, oí a mi madre arriba, en el piso, y me puse a subir a zancadas las escaleras que faltaban, pero me detuve, di la vuelta y bajé a saltos, para asomarme a la calle y ver qué sucedía. En la plaza esperaban otros milicianos y dos automóviles que ya me habían llamado la atención al llegar. Metieron a mi padre en uno de ellos y se fueron todos. En una exhalación subí a casa con lágrimas que estallaban en mis ojos y me abracé a mi madre.

Para la familia empezaron días de angustia, de grandes temores y también de esperanza en la ayuda de Dios. Al principio estábamos anonadados, sin terminar de creer en lo acontecido, y conservábamos ingenuamente cierto optimismo, aunque supimos pronto que aquella gente armada pertenecía a alguno de los grupos marxistas o anarquistas que en aquellos días se movían en Vizcaya fuera de todo control, cometiendo tropelías y crímenes. Venían a casa algunos conocidos y amigos: «A Fidel, ¿qué le va a pasar? Nada. Fidel no ha hecho sino bien al pueblo. Estad tranquilos». Pero al día siguiente no había noticia de él, ni tampoco al otro, ni al otro. ¿Dónde estaba? Conocidos del PNV empezaron a moverse buscándole, pero no aparecía. No estaba en ninguna cárcel de Bilbao ni en ningún centro de detenidos.

³⁷ Entre los que detuvieron a mi padre ninguno era de Plencia.



La puerta de casa estaba cerrada con cerrojo y sólo se abría después de ver quién llamaba. La abuela Presen era la única que salía para, con sólo cruzar la calle, entrar en la Iglesia. Llegaba alguna persona con noticias negativas de la búsqueda y salían recados de mi madre con súplicas de auxilio. Al atardecer, los abuelos Arámburu venían a casa a acompañarnos. Seguramente mi madre lloraría por la noche en su cuarto, pero no recuerdo verla nunca sin compostura; alguna mirada al cielo, alguna palabra de dolor y, enseguida, acción: llamar a tal amigo, pedir noticias a tal otra persona que no se negaría a ayudarnos aunque no pensara como nosotros. Llamar, llamar y decir lo que ocurría a los conocidos influyentes, que removieron todo hasta que al cabo de cuatro o cinco días apareció mi padre en una checa comunista que estaba en la calle Correo de Bilbao. Con esta información, los amigos consiguieron que fuera reclamado gubernativamente y, ya como detenido oficial, fue llevado a la Bilbaína, que se había habilitado como cárcel de tránsito o de concentración de presos políticos. De allí le sacaron mostrando que no podía haber cargos contra Fidel Sendagorta que no fueran meramente de diferencia de ideas³⁸.

Mis padres habían ido a principios de julio a Burdeos para visitar a mi hermano Jesús, interno en el Colegio de los Marianistas de Cauderan, que había tenido que

³⁸ El de mi padre no debía ser sino un caso más en aquel desorden. El día 10 de septiembre la Junta General de Defensa publicó un Bando contra la indisciplina, las iniciativas desarticuladas, las venganzas personales, etc., que prueba el descontrol revolucionario existente.



ser hospitalizado en la *Clínique de Saint Augustin* como consecuencia de una herida infectada. Era su segundo verano en Francia y, entre el colegio y la casa de Mr. Landon, un seglar que enseñaba latín y literatura, pasaría tres meses hasta casi fin de septiembre. La agenda de bolsillo de mi padre tenía apuntes absolutamente normales: direcciones, horarios de trenes y notas de gastos, que serían bastante detalladas. Pues bien, estos apuntes, propios de una persona ordenada, fueron disculpa y motivo de los interrogatorios y palizas que sufrió, con la falsa acusación de haber ido a Francia a comprar armas para la sublevación.

¡Qué hicieron con él en la checa! Cuando llegó a casa, mi madre, solamente ante mí, sin ninguno de los hermanos, levantó un momento la sábana que le cubría. Estaba tumbado boca abajo y vi su espalda amoratada de golpes negros y mataduras. Dijo ella en voz baja, algo trémula, unas pocas palabras que en modo alguno llamaban al rencor. También mi padre me habló muy cariñoso dándome tranquilidad. En su cabeza coronada por un pelo abundante y fuerte blanqueaban canas que nunca había visto hasta entonces.

Pensando ahora, me parece notabilísima la rapidez de decisión y la diligencia que desplegó en los pocos días que transcurrieron desde su vuelta a casa, en precaria libertad, hasta que cumplió el objetivo de huir con todos nosotros fuera de la zona republicana nacionalista vasca, que estaba descontrolada y no ofrecía garantía alguna en el ejercicio de los derechos más elementales. «Si me quedo», razonaría, «en la siguiente ocasión me



van a matar, por tanto me tengo que escapar como sea, inmediatamente». En efecto, se las arregló para que desde Manila le pusieran telegramas reclamando su presencia para defender con toda urgencia asuntos importantes de la hacienda familiar. Se fue a ver al Cónsul de Estados Unidos con los títulos de propiedad en Filipinas y con documentación de negocios que demostraba la necesidad de su viaje. El americano, que comprendió perfectamente la situación, le dio sin dilación alguna un visado para su país con el que revalidó el pasaporte.

Mientras tanto, tomó contacto con Eugenio Erhard, cónsul de Alemania en Bilbao, casado con Luz Hormaeche, de una familia amiga de Plencia. Le pidió su ayuda y Erhard, muy decidido, prometió sacar a toda la familia en uno de los barcos de guerra alemanes que patrullaban en el Cantábrico y llevaban a Francia a personas perseguidas. Alemania era aún neutral entre los contendientes de nuestra guerra; luego, más tarde, se declaró «no beligerante».

Quedaba el problema de la salida de Plencia, porque estábamos vigilados y no nos dejarían irnos del pueblo. Pues bien, en unos días, también con diligencia extrema, mi padre consiguió las autorizaciones necesarias. Además, para que viajáramos con garantías, un amigo plenciano del PNV, Adrián Unibaso, que tenía mando militar, con «gudaris» a sus órdenes, se comprometió a darnos escolta hasta el barco, donde éste estuviera³⁹. Con todo listo, nos llegó el

³⁹ Adrián Unibaso fue comandante de la guardia del lehendakari Aguirre. De una familia monárquica, era primo segundo de mi madre.





Mundaca y la ría de Guernica

aviso de que al día siguiente un buque alemán estaría fondeado frente a Mundaca y embarcaría a toda la familia. Sería, según mi estimación, el diecinueve de septiembre.

En la tarde vísperra de nuestra huída había en casa una agitación silenciosa. Ir y venir de unos y otros,

Terminada la guerra fue condenado a muerte, pero tras poco tiempo de cárcel quedó libre; se empleó en una empresa en Bilbao con toda normalidad y se casó con una veraneante de Plencia. Mi padre, como era natural, le ayudó agradecido para siempre.



preparativos, recados de las personas que nos iban a ayudar. Era yo el mayor de los hermanos y mis padres me llamaron a un aparte a su cuarto para darme la noticia y sus instrucciones: «No digas nada a nadie: mañana nos marchamos a Mundaca. Allí tomaremos un barco que va a Francia y de allí, si Dios quiere, iremos a Filipinas: cuida de que Carmen, Tere y sobre todo Manu estén entretenidos. No salgas de casa ni hables con nadie por nada del mundo. Luego rezaremos el Rosario para que todo termine bien. Os voy a dejar preparada la ropa para la marcha; no llevaremos maletas. Os iréis a la cama pronto, porque os despertaré muy temprano. No habléis de esto con nadie, ni entre vosotros».

Se me mezclaba la excitación del viaje inesperado, que intuía azaroso, con el sentimiento de que vivíamos días trascendentales, sobre todo para mis padres, así es que cumplí al pie de la letra lo que me ordenaron. No me despedí de ningún amigo y, entre gravedades de mi imaginación y el ir y venir en casa, pasó lo que quedaba de la tarde; cenamos y nos acostamos. En la cama, con los ojos abiertos mucho rato, pensaba en el día siguiente como el más importante de mi vida.

Salimos de casa de madrugada. Podrían ser las cinco de la mañana. Mi madre y los cuatro chicos, con un chófer, íbamos en un auto de alquiler, y en otro mi padre con la escolta del PNV que mandaba Adrián Unibaso. Alguien nos vio y denunció, o hubo algún soplo, porque cuando llegamos a Munguía, justo antes de entrar en el pueblo, media docena de milicianos armados nos cerraban la carretera. Paramos. Nuestro gozo se acabó; nuestra



animación se transformó en silencio y miradas nerviosas. Mi padre mostró su documentación y argumentó su necesidad y su derecho a viajar. Adrián Unibaso discutió energicamente con los milicianos, pero éstos tenían orden estricta de impedir nuestro paso. Los hombres fueron al Ayuntamiento del pueblo desde donde unos y otros debieron hablar repetidamente por teléfono con Bilbao. Después de un tiempo, que me pareció eterno, salieron todos y, con gestos adustos y palabras secas, se nos ordenó volver a Plencia⁴⁰.

De la expectación temerosa pasamos a la tristeza y la frustración. En mí dominaba la vergüenza de que nos vieran derrotados, en intento de escapada fallido; aquel volver atrás en el primer pueblo que teníamos que pasar me abochornaba sobremanera. Todos íbamos en el mayor silencio cuando los coches, ya en Plencia, pararon en el Astillero. Subieron al Ayuntamiento mi padre, Unibaso y alguno más. Allí hubo una gran bronca entre los que querían volver a detenerle y los que, más respetuosos con los documentos exhibidos, consideraban

⁴⁰ En el *Euskadi* del 10 de septiembre se publicó una nota del Gobierno Civil que explicaba la actitud de los milicianos. Decía así: «Habiendo tenido conocimiento de que han salido embarcados con rumbo al extranjero multitud de residentes en esta villa, sin que su salida haya sido controlada por la Sección de Pasaportes de este Gobierno Civil, vengo en disponer que en lo sucesivo deberá prohibirse terminantemente por los agentes a mis órdenes, el embarque en buques nacionales o extranjeros de toda persona, sea cual fuere su nacionalidad, que no vaya provista de la autorización necesaria para embarcar, independientemente del pasaporte que se le haya expedido por autoridades nacionales o extranjeras».



que había que dejarle en libertad. Al cabo de un rato, seguramente convocado por algún recado nuestro, llegó José Luis Bengoechea Uribe, nacionalista, primo de mi padre, hombre culto y de autoridad, que puso su peso a nuestro favor. Se hicieron nuevas llamadas telefónicas y las voces se alzaron llevando la discusión a gran violencia, pero nuestros defensores se hicieron fuertes y ganaron la batalla que nos permitió reemprender el viaje. Había pasado el mediodía y estábamos como a las cinco de la mañana, en el mismo punto de partida. Otra vez Munguía, que pasamos sin novedad, y luego el Sollube, la isla de Izaro a la vista, Bermeo, y enseguida Mundaca. El viaje era otra cosa: se acabó el gran temor, a la vergüenza sucedió la euforia y, aunque Carmen se mareaba y a Manu había que darle un coscorrón de vez en cuando para que estuviese quieto, íbamos con más optimismo que prevenciones. Eran las últimas curvas de la carretera y pronto veríamos el barco.

- ¿No se habrá marchado verdad?
- No. Aún falta un poco para Mundaca.
- ¿Cómo se llama?
- No sé, calla.
- ¿Será muy grande?
- Ahora calla y estate quieto.

No estaba el barco. Allí no había ningún barco ni pequeño, ni grande, ni mercante, ni de guerra, nada... Botes, algún gasolino... pero barco, barco, ninguno. Estaba yo tan confuso y triste que no he sabido nunca qué sucedió a la llegada. Recibimos algún aviso diciendo



que el barco alemán se retrasaba, no se sabía si uno o varios días: teníamos que organizarnos en Mundaca.

¡Qué buenas personas encontró mi padre en aquel pueblo, desde entonces para nosotros tan querido! Algún conocido de Filipinas, parientes de amigos, marinos, gente hospitalaria. Nos recibieron en dos casas: los chicos fuimos a una, y los padres con las niñas, a otra. A Manu y a mí nos instalaron en una habitación que daba a una calle estrecha. Dormíamos en una sola cama grande, alta, con todo muy limpio. Un día, al acostarnos, unos hombres jóvenes daban voces y cantaban en aquella calleja. Al oírles, la mujer de la casa, que no nos dejaba hasta vernos tranquilos, nos decía: «Gudarichus son esos, no requetés. ¡Durmáis pues! Y nosotros, con sorna interior y también agradecidos, pensábamos: si ésta supiera...». En contraste con Plencia, recuerdo nuestra sensación de libertad, aunque fuera interiormente retenida. Los chicos pasábamos el día en las Atalayas jugando y mirando al mar. Yo esperaba que a fuerza de penetrar en el horizonte apareciera el barco. A veces lo «veía» y casi arrancaba a correr a dar la noticia... Pero no era el barco; el barco no venía. Sentado en una peña pasaba las horas mirando, imaginando y anhelando; creo que Dios seguía mis ensoñaciones de chaval con una sonrisa. ¿Cómo no iba a terminar todo bien? Pues no lo parecía.

La siguiente novedad fue que el barco no vendría a Mundaca sino que iría al Abra, así es que sin demora alguna nos pusimos en marcha hacia Las Arenas. Los chicos sentíamos pena por dejar Mundaca pero también



deseábamos movernos y terminar con aquella incertidumbre. En Las Arenas fuimos a casa de Pedro Arámburu, hermano de mi madre, que era capitán en la naviera Ybarra, –la Vasco-Andaluza–, y estaba entonces navegando. Desde entonces siempre hemos tenido presente con mucho agradocimiento la hospitalidad de su mujer –tía Loren–, porque no dejaba de tener riesgo acoger a unos huidos, que es lo que éramos. Tampoco en el Abra estaba el barco. Estuvimos un par de días sin noticias, sin salir de casa, con sentimiento de más peligro por la proximidad de los pueblos industriales de la Ría, y con preocupación creciente por aquel ir de un lado a otro tras el barco que no aparecía.

Aconteció entonces una tragedia que no situé en el tiempo hasta años después. El día 25 de septiembre, la aviación nacional bombardeó Bilbao⁴¹ y, en venganza,

⁴¹ *El Liberal* del día 26 describía el bombardeo así: «Había hecho su aparición dos aparatos facciosos a los que seguían otros seis, y en cuanto se hallaron sobre la villa dejaron caer criminalmente unas cuantas bombas... La visita de la tarde fue más breve...». Daba noticia de los impactos: «Una de las primeras bombas incendió los almacenes de licores de D. José Arrete en la calle de Bailén... Otra cayó en la casa nº 5 de la calle del Correo... La fachada de la casa nº 3 de Bidebarrieta fue alcanzada... En la casa nº 6 de las Calzadas una bomba incendiaria causó ligeros desperfectos en una buhardilla... También a una casa en la calle Iturribide, sin más consecuencia». Y así citaba treinta impactos en el suelo y «destrozos en el arbolado». Se saca la impresión de que se lanzaron bastantes bombas, pero pequeñas y poco eficaces. Casi todas fueron a las proximidades de las estaciones de ferrocarril, almacenes, muelles de la Ría y a los astilleros de Euskalduna; también algunas al Casco Viejo y a calles del Ensanche. *El Liberal* hablaba de víctimas civiles pero no concretaba nada y el *Euskadi* tampoco.



turbas incontroladas asaltaron los barcos prisión *Cabo Quilates* y *Altuna Mendi*, que estaban fondeados en una dársena de la Ría, no lejos de las Arenas, con el resultado de setenta y un asesinados⁴². Estoy convencido de que mi padre se salvó de más cárceles, y quizás de la muerte, por causas meramente circunstanciales y por la huída oportunísima a la zona nacional, que finalmente se consumó el día 27 de septiembre.

En casa de los tíos Arámburu, mi padre estaba impaciente sin noticia alguna y mi madre concentrada y nerviosa. Todos nos encomendábamos a la Virgen de la Merced⁴³, patrona de Las Arenas, consuelo y ayuda de

El 27 se repitió el bombardeo pero duró poco y tuvo menos intensidad. *El Liberal* terminaba su información diciendo: «Las brigadas de bomberos y de la Cruz Roja atendieron a escasos lesionados ocasionados por la aviación facciosa». De la lectura en los periódicos se deduce que el bombardeo fue más bien leve.

⁴² Los periódicos del 26 no relataron los asaltos a los barcos prisión ni el resultado de los asesinatos, pero sí publicaron una nota oficial bajo el titular, «Orden de la Junta General de Defensa», de la que se deducía lo ocurrido:

«La indignación producida en el pueblo por el inhumano bombardeo sufrido el día de ayer, rebasó por primera vez... El hecho es disculpable pero no justificado. Es preciso que no vuelva a repetirse... Para evitar que sean gestos sin control político... irresponsables quienes guíen o inicien conductas colectivas sancionadoras, se ha ordenado que el Tribunal del Pueblo, designado por decreto de 25 de agosto último, comience su actuación inmediatamente».

⁴³ La Virgen de la Merced se celebra el 25 de septiembre. Mi padre prometió a la Virgen ir en peregrinación andando desde Begoña hasta el Pilar de Zaragoza para darle gracias por su protección. Mi hermano Jesús le acompañó en las 15 jornadas que emplearon en



cautivos, lo cual estábamos muy cerca de ser. Es seguro que ellos tuvieron noticias del bombardeo por los periódicos del día 26 y que leyeron entre líneas que había represalias cruentas. Su estado de ánimo, aquel día sobre todo, no podía ser sino de profunda inquietud cuando, por fin, se nos avisó que el barco fondearía al día siguiente, domingo 27, no en el Abra, sino en Mundaca, en nuestro querido Mundaca. Debíamos estar en el muelle a las nueve de la mañana y saldríamos sin espera.

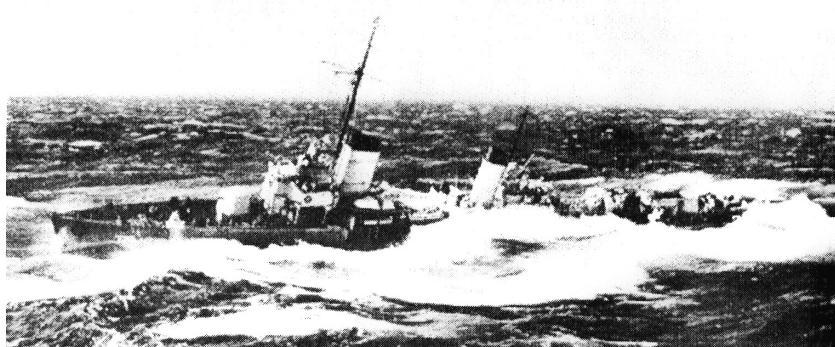
Otra vez despedida silenciosa, aún sin luz del día. Fue todo tan rápido que, según recuerdo, hicimos el viaje sin la escolta, que no tuvo tiempo de acudir. Al asomarnos al mar, allí estaba gris guerrero, esbelto, más pequeño de lo que imaginaba, el torpedero H14, de nombre *Jaguar*, imborrable para siempre en nuestra memoria⁴⁴.

Los chicos nos quedamos en el puerto mientras los padres tuvieron varias entrevistas breves. Las autoridades no nos dejaban llevar con nosotros más de

recorrer 400 kilómetros. Los dos tuvieron gran contento en el camino y muchísimo al llegar y arrodillarse ante la Madre y Señora nuestra. Los dos gozaron de la mutua compañía y el viaje fue siempre muy celebrado en la familia. Lo hicieron en 1941.

⁴⁴ El *Jaguar* entró en servicio de la marina de guerra alemana en el año 1929 y fue hundido en combate en Le Havre en 1944. Tenía 89 m de eslora, estaba impulsado por turbinas con 28.000 caballos al eje, alcanzaba 35 nudos e iba armado con seis cañones, seis tubos lanzatorpedos y 30 minas. Se adjunta fotografía de un torpedero de la misma serie. El *Jaguar* en el que viajamos llevaba pintado ese nombre y las letras H14.





Torpedero alemán Jaguar H-14, de la serie «Leopard»

quinientas pesetas, pero el comandante alemán, en una visita que hizo a tierra para alguna formalidad, tomó de mi madre otras quinientas para pasárselas. Mi padre enseñó su documentación, respondió a preguntas, cambió saludos con los conocidos y por fin llegó al muelle. Era domingo⁴⁵ y había en él mucha gente, autoridades, guardias, marineros y curiosos agolpados hasta el mismo borde del agua, todos atentos a la insólita visita de un barco de guerra, y además alemán.

Con la bandera desplegada se acercó la lancha motora del torpedero, que era abierta en popa, el casco

⁴⁵ Pienso que, con el viaje, ese día no asistimos a la Misa dominical. En la etapa anterior fuimos con normalidad a la Iglesia tanto en Plencia como en Mundaca. En el País Vasco, durante la guerra, se mantuvo el culto y los católicos como tales, no sufrieron persecución.



pintado de azul y la cabina barnizada. Ya en el puerto, maniobró con seguridad, un marinero enganchó con el bichero por la proa, viraron los motores y la lancha quedó atracada a la escalera de piedra. Ayudaron cortésmente a mi madre y saltamos a bordo Carmen, Tere, Manu y yo. Cuando iba a embarcar mi padre se dieron voces y algunos intentaron retenerle, pero una persona le empujó y le hizo saltar sobre las panas de la embarcación. Desde tierra, un deudo suyo alargó su brazo para acercarle plegado el periódico *Euskadi*: «Tenga usted, don Fidel, para que lea los triunfos de nuestros gudaris». Aquello disgustó a mi padre al pensar en lo miserable que podía ser la persona humana, pero cambió su juicio cuando entre las hojas se encontró con unos billetes de libras esterlinas que habían escondido para él. Estábamos ya a salvo en la motora alemana, pisábamos su casco, vibrábamos con los motores y nos separábamos de tierra conducidos por marinos de un país muy respetado, entonces neutral. Parecía un sueño estar juntos y libres los que salimos de Plencia en aquella aventura inolvidable. Atrás iba quedando la estela blanca de la motora y el pueblo de Mundaca.

En unos minutos subimos, emocionados, la escala del torpedero en el que todo era escuetamente militar. íbamos sentados en bancos en cubierta y teníamos a pocos metros los tubos lanzatorpedos. Los marineros, en traje de faena, no se acercaban a los refugiados; recuerdo solamente la atención a alguien que pidió agua. Había embarcado con nosotros parte de la familia de Wakoning, cónsul de Austria en Bilbao, al que fusilaron unos días después de nuestra salida, y no había otros civiles. El comandante estuvo muy atento con mis padres



y aún recuerdo su aspecto impecable y su naturalidad atrayente.

Navegamos cerca de la costa, con mar bella. A la altura de Motrico el barco se acercó más a tierra y pudimos ver izada nuestra bandera roja y gualda, la bandera española. Esos mismos días las tropas nacionales habían llegado hasta el Deva, donde detuvieron su avance. Y sucedió lo que yo ya barruntaba por la actitud de mis padres: ellos no pensaban ir a Filipinas aunque lo decían a todos, también a nosotros, sino a la zona nacional y tenían decidido que, tan pronto pisáramos Francia, nos pondríamos en camino a San Sebastián, que había sido tomada el 13 de septiembre. Debieron decírselo al comandante del *Jaguar* y éste les ofreció dejarnos directamente en la capital guipuzcoana. Lo cierto es que fondeamos frente a La Concha, maravillosa, en un día con sol y de grandísima alegría. Rápidamente la motora estaba en el agua y nosotros de nuevo a bordo de ella, agradecidos por siempre a los que nos libraron de penalidades y de un acoso que podría haber llegado a la muerte para mi padre. La sonrisa, los abrazos y el contento de todos transmitían tal felicidad que yo no recuerdo otra ocasión comparable en la vida. Al día siguiente de nuestra llegada tuvo lugar una gran manifestación de exaltación y de alegría por la liberación de Toledo, que fue también el 27. La gente rezaba arrodillada en la calle y daba vivas a España.

Después de unos días, primero en el Hotel Arana y luego en la pensión *La Estrella*, del bulevar, nos fuimos a Vitoria para empezar el curso cuanto antes en el mismo colegio de *Santa María* en el que había estudiado mi padre.



Inmediatamente se nos unió Jesús, que volvió de Francia con la famosa bicicleta, premio por sus buenas notas en los estudios, y que fue después, un hermano tras otro, la bici de todos. La familia se instaló en un piso pequeño del centro de la ciudad que pronto se convirtió en apeadero de parientes y amigos que iban o venían de los frentes de guerra, o que llegaban escapados de la otra zona. Para hacer sitio en el piso y para que pudiéramos estudiar en ambiente más tranquilo nos dejaron en el colegio como internos. El día 14 de junio de 1937 se liberó Plencia y el día 19 Bilbao, con lo que la familia pudo volver a su casa y cerrar felizmente la etapa de diez meses que he narrado con toda verdad y la mayor sencillez posible.



EL PRINCIPIO DE UN LINAJE

«En un linaje sólo se muere a medias. Cada existencia se rompe y abre sus granos a la vida. Son los que vienen los que siguen. Hasta que también sus granos rompan la cáscara y se derramen en nuevas hojas de servicio».

Vidas de amor y de servicio.

«La vida familiar debe ser expresión de belleza».

Tomás Alvira, ¿Cómo ayudar a nuestros hijos?

EL ABUELO JESÚS Y LA JUVENTUD DE MI PADRE

Para decir algo sustancial de mi familia he de revisar, al menos levemente, la vida del abuelo Sendagorta, aquel hombre tan completo que con sus inquietudes profesionales y sus andanzas filipinas fue adelantado portador del carácter empresarial y humanista de la familia. Ninguno de los hermanos lo pudimos conocer, pero su recuerdo estuvo siempre muy presente en nosotros. Sabemos de sus hechos, reflejo de su personalidad, y más tarde pudimos leer documentos y correspondencia que nos ayudaron a admirarle y a quererle.

Don Jesús de Sendagorta Larrazábal nació en Gamániz, vecino de Plencia, de familia procedente de Bermeo y de la Ría de Guernica. Estudió en el Colegio de los





D. Jesús Antonio de Sendagorta Larrazábal

Escolapios de Villacarriedo, en Cantabria, fundado en 1746 con la protección de Felipe V. Aquel centro de fama se distinguía por sus propios métodos de enseñanza, heredados de la larga tradición iniciada por San José de Calasanz. Allí se impartían asignaturas de latín, humanidades y matemáticas, así como filosofía y teología para los alumnos seminaristas de la orden escolapista. El abuelo aprendió también música con muy buen aprovechamiento, especialmente en el piano. Luego navegó el Atlántico con su padre, capitán de los bergantines que iban a Cuba, y se examinó de piloto en Puerto Rico. Seguidamente, atraído por

la revolución tecnológica en la construcción naval, fue a Newcastle para estudiar máquinas marinas e ingeniería. Con aquel bagaje tan poco común, que abarcaba desde lo clásico a lo ilustrado, desde la *Divina Comedia*⁴⁶ hasta la

⁴⁶ Tengo del abuelo la *Divina Comedia* traducida por Hartzenbusch, que conserva el texto italiano y tiene ilustraciones de Gustavo Doré. Fue publicada en 1872 por los editores Montaner y Simón, de Barcelona.

máquina de vapor de triple expansión, y movilizado por el carácter emprendedor de su familia de marinos, viajó a Filipinas, donde decidió establecerse. Pasados unos pocos años se casó por poderes, él en Manila, con la plenciana, también de familia de capitanes, Presentación Unibaso Uribe, y con ella formó el hogar en el que nacieron Juana, Fidel⁴⁷, Manuel y Sara.

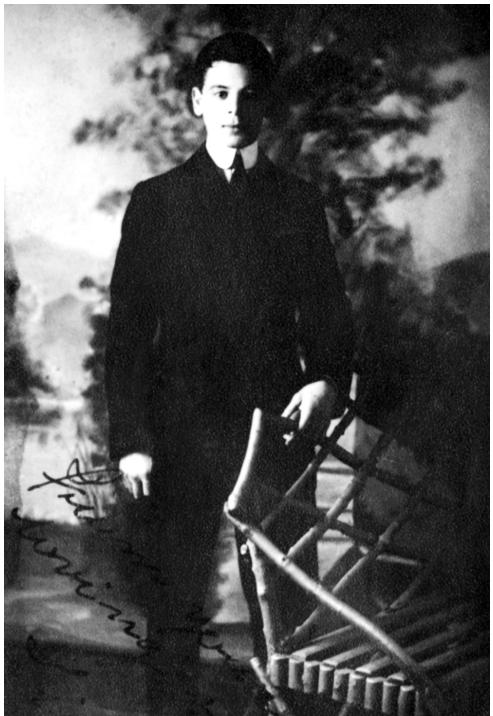
Nuestro padre apenas convivió con el suyo porque la vida de don Jesús, entre 1878 y 1909, transcurrió en Filipinas con estancias más bien breves en España. Fidel, por su parte, después de sus años de colegio en los marianistas en Vitoria, con excelentes profesores que le dieron un buen nivel en el idioma francés, estudiaba en



Doña Presentación Unibaso Uribe

⁴⁷ Cuando nació Fidel, la casa de Kerekena que estaba construyendo su padre no se había terminado aún y los Sendagorta se instalaron provisionalmente en un piso de la casa de los Arámburu, en la Ribera, en la que años más tarde nacería Carmen. Los dos, Fidel y Carmen, nacieron en la misma casa, en Torrebarri-Gabrielena.





Fidel en Inglaterra

el *Horst College*, en Pannal (Yorkshire), cuando en 1909 su padre, enfermo, volvió definitivamente de Oriente a Kerekena, su casa de Plencia. Poco antes, a causa de una epidemia de tifus, había muerto en Inglaterra Manuel, el hermano menor y compañero de estudios de nuestro padre. A pesar de su grandísima pena y de la abuela Presen, y de la lejanía de su ya único hijo varón, el abuelo reafirmó su empeño en la formación que había pensado para él. Luego, directamente le mandó a Nueva York como *trainee*

a una firma de negocios marítimos. Desde esta ciudad, nuestro padre tampoco volvió a España porque en 1914, cuando tenía veintidós años, hubo de trasladarse directamente a Manila, donde hacía mucha falta. El abuelo murió en Plencia en 1917 después de luchar mucho tiempo con un cáncer. Los viajes eran muy largos y Fidel no pudo venir a España para acompañarle en sus últimos días, ni siquiera para asistir a sus honras fúnebres. La



relación epistolar entre los dos fue abundantísima⁴⁸ y rebosante de cariño, pero no podemos dejar de pensar que, en su primera juventud, especialmente tras la muerte de Manuel, la soledad de nuestro padre tuvo que ser muy grande y dolorosa. Sin embargo, nunca habló con tristeza al referirse a aquellos años. Del colegio inglés recuerdo haberle oído comentar la seriedad de los estudios y bromear a cuenta de la estricta medida en las comidas, sobre todo cuando se trataba de cortar las lonchas de *roast beef* con el mínimo espesor posible, pero nada de amarguras. Guardo con gran cariño un libro suyo, *Macbeth*, la tragedia de Shakespeare, que en cada página tiene margen en blanco para anotaciones. Las hizo muy numerosas, con su caligrafía clara inconfundible, y de su examen se concluye que no muchos colegiales conocerían mejor que él tan señalada obra literaria. Aunque no presumía de nada, fue, según todos los que le trajeron, estudiante destacado que dio a su padre muchas alegrías. De Nueva York contaba anécdotas, tocaba jazz al piano y nos recordaba, muy divertido, a un amigo sevillano que hablaba el americano con un acento nativo cerrado que no entendía nadie excepto los españoles, que se reían con él muchísimo. «Uer i de fory zecon etri, pli?», «¿Dónde está la calle cuarenta y dos, por favor?». No era nuestro padre un impasible empollón, ni compañero indiferente sino hombre lleno de vida que gozaba con la amistad, admiraba intensamente las cosas y comulgaba con ellas y con su Creador.

⁴⁸ En los envíos de correspondencia entre Oriente Lejano y Europa se especificaba si la ruta debía ser la marítima o vía el Transiberiano.



El abuelo había realizado no todas, pero sí la mayor parte de sus actividades empresariales en el archipiélago filipino, especialmente las navieras, como socio principal que era de la casa G. Urrutia y Compañía. Estaba ya retirado y enfermo en España cuando murió su socio, don Gabino, el cabeza de la familia Urrutia, y con su testamento se abrieron problemas entre hijas e hijos herederos que obligaron a intervenir a los Sendagorta para evitar males mayores a la empresa. Fue entonces cuando tuvo que ir Fidel a Manila urgentemente, como ya he dicho, en 1914. Empezaba la guerra europea y durante sus primeros años se paralizó el comercio. Los fletes fueron muy bajos mientras que los gastos de los barcos se disparaban al alza con graves quebrantos para los navieros. Las otras actividades, las exclusivas de don Jesús, tampoco marchaban bien: la ganadería de Clavería en la isla de Burias estaba creciendo pero no era aún rentable y las haciendas de cocales de Deagan, en la provincia de Masbate, no habían tomado aún la importancia que les dio nuestro padre con sus nuevas plantaciones. Otros valores y acciones no valían nada y las deudas eran crecientes. Se notaba la ausencia del abuelo durante más de cinco años, en los cuales había dejado al cuidado de los negocios a don Antonio Unibaso, hermano de su esposa, la abuela Presen. Era este hombre simpático, vividor, habitual del *Jai-Alai* y algo manilargo, quien, a pesar de haber defendido con medidas acertadas el patrimonio de su cuñado, no consiguió que se superasen las crecientes dificultades y el abandono. El buen sentido de Fidel, su disposición pacificadora, su desprendimiento y, también, la herramienta del inglés perfecto, que le ayudó mucho cerca de las autoridades del gobierno filipino,



lograron enderezar la situación lo suficiente para evitar el desastre, léase la quiebra de la familia. Fidel cortó abusos, estableció claramente el mando, en 1917 vendió el *Albay*⁴⁹ en condiciones favorables e impulsó las haciendas. A los cuatro años de su llegada a Filipinas, en 1918, con los asuntos en buen rumbo, volvió a España, donde no había estado desde hacía una docena de años. Es interesante consignar que, antes de ese viaje, acompañó a los Estados Unidos, hasta la famosa Clínica de los Hermanos Mayo, en Rochester, a Juan Camahort, amigo de la familia, que, enfermo y sin saber inglés, necesitaba ayuda para realizar desplazamiento tan largo. Atravesaron el Pacífico hasta Vancouver y tomaron el ferrocarril que cruzaba el sur de Canadá para llegar a los Grandes Lagos. Juan quedó en tratamiento clínico y Fidel volvió a Manila en el *Empress of Russia* que, por el nombre, debía ser un buen barco.

LOS NOVIOS

En Plencia conoció Fidel a nuestra madre, se enamoró de ella y se casó sin largas esperas. Así lo contó, al estilo de aquel tiempo, un amigo⁵⁰ aficionado a las pequeñas historias familiares y marinas: «Allá por el año 1919, Fidel, un mozo de planta elegante y naturalmente distinguida, contraería sus primeras y únicas nupcias en Bilbao

⁴⁹ También se vendió más tarde el *Begoña*.

⁵⁰ Rafael González Echegaray, santanderino, naviero, escritor y buen amigo de Jesús Sendagorta.



*D. Pedro de Arámburu Mendieta**Dña. María Gardoqui Larrabe*

con una linda señorita, también plenciana de pura sangre, que se llamaba María del Carmen Arámburu Gardoqui; apenas llegaba a los dieciocho años de edad y era preciosa. Pertenecía a una familia hidalga de estirpe, de ascendencia guipuzcoana por la vía paterna, vizcaína por la materna, lleno de marinos su árbol genealógico, cristiana vieja y amante de su tierra. Los padres de Carmen fueron Pedro Arámburu Mendieta y María Gardoqui Larrabe. Él, farmacéutico que gustaba de los avances científicos, lector impenitente y buen cristiano, había estudiado la carrera en Madrid. Allí volvió a coincidir con don Miguel de Unamuno, amigo ya en el Instituto de Bilbao. Don Pedro era serio, discreto en sus juicios y tenía



un sentido del humor cuya agudeza le apuntaba en la mirada. Su tertulia en la rebotica debía valer la pena, a juzgar por el apego de sus asiduos y las referencias admirativas que los visitantes ocasionales daban de ella. María Gardoqui era hija de don Antonio Gardoqui Basagoiti, capitán un día de los correos de la Trasatlántica a Filipinas, que dejó la mar para fundar en Plencia una empresa de pesca y conservera. Su abuelo Juan Bautista Gardoqui, uno de los más famosos capitanes del célebre armador santanderino Bonifacio Ferrer de la Vega, mandó la bien conocida fragata habanera *Julián de Zulueta*. Tenía María un hermano –Alejo– que fue capitán a su vez en la naviera Pinillos y mandó el magnífico trasatlántico *Infanta Isabel*...». A lo que decía aquel amigo, añado yo que nuestra abuela María era el corazón de la familia por su dulzura, su discreción y su bondad acogedora siempre sin condiciones. Mucho disfrutábamos con el abuelo Pedro y él con nosotros, pero lo de la abuela se salía de cualquier medida por la sabiduría de sus consejos y por el cariño que ponía en todo, desde sus maravillas culinarias hasta sus rezos incesantes por nosotros.

Los novios viajaron a Londres y luego a París. Se alojaron en el Hotel Berkeley de la calle Picadilly, tan inglés, con sus empanelados de roble, que yo conocí aún con pequeña orquesta de baile a media tarde. Mi padre habrá sido un perfecto guía londinense, con tanto interesante que enseñar y que conocer él mismo. También me lo imagino fácilmente en París: ha comprado un ramito de violetas que la florista prende con un alfiler en el vestido de mi madre, encantada, y los dos, sentados en un café, escriben tarjetas postales a la familia y se detienen de vez





Los novios

en cuando para ver pasar a la gente desenvuelta, que sube y baja por los bulevares o los Campos Elíseos, todo un espectáculo. En aquella ciudad, reina de Europa, fueron al teatro de la ópera para asistir a la representación de *Khovanshchina*, de Mussorgsky, que impresionó mucho a mi madre. Años después me contaba la ópera aún con el asombro por las voces de los bajos rusos y el sonido inolvidable de sus coros.

Su viaje a Oriente y sus años de Filipinas fueron seguramente lo mejor de su vida.

Tengo ante mí algunas fotografías que lo confirman. Una de ellas está tomada en la cubierta del trasatlántico de *Messageries Maritimes* en el que embarcaron en Marsella para el trayecto hasta Saigón. Los dos están junto a una escala entre dos cubiertas superiores del barco. Mi madre se sienta en un peldaño, peina melena corta y va con vestido blanco, o muy claro, y medias blancas. En la mano izquierda lleva un ramo de flores. Bajo un sombrero de ala ancha, también blanco, sonríe muy feliz y la sombra de la pamela no puede atenuar el brillo de la alegría en sus ojos. Mi padre



viste un traje tropical blanco con la camisa cerrada, corbata pajarita oscura y sombrero claro flexible con ala de borde vuelto. Está de pie con la pierna derecha apoyada en la escala y el cuerpo inclinado hacia mi madre; también sonríe. Forman una pareja elegante y transmiten felicidad, amor, juventud, esperanza...

El viaje fue inolvidable para ellos y también para nosotros, porque nos lo relataron miles de veces a lo largo de los años. Mi madre se acordaba de Port Said, de Suez y de Djibuti, en el Mar Rojo, donde los niños buceaban para recoger con los dientes las monedas que les arrojaban al agua los pasajeros; de Colombo y sus hombres tan dignos, con turbantes como los de los cuentos que había leído en su casa de la Ribera de Plencia. Se acordaba mucho de Saigón y del Hotel Rafles, en Singapur, en donde disfrutó viendo vestimentas, lenguas y costumbres exóticas conjugadas con las europeas. En el barco francés había orquesta y baile y otros pasajeros le pidieron a mi madre que cantara algo español. Alguien la había oído tararear en su camarote «El Relicario», que estaba entonces de moda. Se lo oímos muchas veces cantar en casa, con mucha gracia, años más tarde, claro.

*Pisa morena, pisa con garbo
que un relicario me voy a hacer
con el trocito de mi capote
que haya pisado tu lindo pie.*

– Y ¿la cantaste delante de todos? le preguntábamos.

– No. Casi me atreví, pero no me atreví.



A ella le gustaba cantar la sencilla música que allana la vida, así que aquel día se quedó con las ganas de decir con su voz dulce, de tonos medios, la gran alegría que embargaba todo su ser. El niño nació en Manila.

MIS PADRES EN LAS ISLAS FILIPINAS

Jesús fue la alegría de mis padres, el objeto de todos los cariños, el rey de la familia y el juguete de las amigas de mi madre, que lo adoraban. Lo bautizó Fray Blas de Guernica, capuchino, párroco de la Iglesia de la Ermita, con el nombre de Jesús Antonio, como el abuelo. Fueron sus padrinos don Recaredo Pando, Presidente de Tabacos La Flor de la Isabela, y Josefa Ormaechea, esposa del Director General del Banco de las Islas Filipinas. Otros amigos eran los Erquiaga y Vicenta Cortabitarte, a quien Jesús visitó asiduamente en su casa de Lequeitio hasta sus últimos días porque se tenían un gran afecto mutuo.

Mi hermano tenía en Manila un ama japonesa y todas las mañanas, la mujer, después de arreglarle y de vestirle, le llevaba ante el retrato del abuelo para que, reverencialmente, le diera culto de respeto y de agradecimiento. En aquel gesto diario que iría precedido de alguna oración sencilla aprendida de su madre, mi hermano representaba ya a todo el linaje de nuestros padres, Fidel y Carmen. Ahora sus descendientes somos casi cien y el que fue niño en Manila nos encabeza con la autoridad afirmada en su historial «sin demérito alguno», en expresión utilizada para los marinos de guerra ilustres que con sencilla ejemplaridad sirvieron largamente a España.



Jesús, desde muy pequeño, según nos contaron con gran unanimidad los que le conocieron, era serio, observador y estaba educado por su ama en la austereidad de la raza nipona; no tomaba nunca un caramelo ni aceptaba nada que le dieran en la calle. Tenía buen aire para el mando y, ya con dos años, más o menos, erguía su cabeza de una forma natural, como si estuviera a punto de dar una orden. Hay una fotografía que debió de tomarse poco antes de volver a España en la que está en brazos de la japonesa que, por cierto con muy buen tino, pronosticaba que Jesús sería *governor*, y se le ve con su cuerpo derecho, vertical, la cabeza en línea y la mirada enfocada con atención. Parece que estuviera pasando revista a sus soldados y que tal función la ejerciera como cosa habitual, muy natural y concienzudamente. Nuestros padres, con su hijo, formaban una familia feliz que luchaba, vivía, compartía, rezaba y daba gracias a Dios.

Durante otros cuatro años Fidel, ya con su pequeña familia, trabajó duramente en Deagan: amplió las plantaciones de cocales, mejoró el secadero de copra e hizo que la casa fuera agradable para Carmen, que iba siempre con él: le ayudaba en sus juicios, le acompañaba en sus desvelos y multiplicaba su alegría. Tenían servicio muy apgado a ellos y en las haciendas estaban los fieles capataces a los que nosotros desde niños conocíamos por su nombre: Milicio, Dámaso y otros que no recuerdo. Su colaborador más próximo era Gaspar Anduiza, de Ea (una localidad costera que está cerca de la Ría de Guernica), hombre lealísimo que estuvo con mi padre medio siglo. El trabajo les cundía y los cultivos, tanto en Deagan como en Masbate, tomaron importancia.



Mi madre fue con mi padre a Burias cuando una epizotia arrasó la ganadería, que llegó a tener dos mil quinientas hectáreas de pastos y tres mil cabezas de ganado. Sufrieron juntos duras jornadas con la muerte de reses que no cesaba, a pesar de la lucha y de la ayuda técnica que consiguió mi padre del gobierno filipino. Todos los días Fidel salía a caballo en los primeros albores del amanecer, con el veterinario americano y alguno de los capataces, y volvía al ponerse el sol, rendido físicamente, apenado, que no vencido, por la plaga, que parecía imparable. Tuvo que volver a empezar, hasta que en 1923 vendió Clavería -muy rehecha- a la familia Lizarraga, de origen navarro.

Los días en que escribo esta pequeña historia he visto con mi hermano documentos y cartas -ordenadísimos, por cierto- relativos a las haciendas de Filipinas y a la testamentaría del abuelo. Llaman la atención los informes técnicos y económicos escritos a máquina, tan precisos, las exposiciones numéricas clarísimas y el castellano tan correcto y tan suelto de nuestro padre. Para conocer sus ideales, que han llegado hasta nosotros como grabados a fuego, basta leer unas «Instrucciones para el encargado administrador de la Ganadería de Clavería» fechadas en Manila en el año 1920. Contienen toda clase de indicaciones técnicas desarrolladas en más de veinte puntos y, en términos muy serios, ordenan el trato siempre respetuoso de la dignidad humana de los «Tao», de los trabajadores nativos «... pues nuestra mira como propietarios siempre ha sido y seguirá siendo el bienestar y el contento de nuestros empleados».



Jesús, en el preámbulo de un escrito que hizo por encargo de nuestra madre para explicar todo lo derivado del testamento de nuestro padre, escribió en 1955: «En resumen, durante toda una vida administró –sacrificándose muchas veces– los intereses de todos con una honradez y un acierto que los frutos recibidos y la situación de nuestras haciendas muestran».

LA VUELTA A ESPAÑA

A mi madre el clima no le sentaba bien, estuvo enferma y perdió una buena esperanza. También pensaba que Jesús y los hijos que vinieran deberían ser educados en España porque aquellas islas, tan feraces y tan ricas, tenían demasiada molicie y, por otra parte, se sentía ya el fermentar del nacionalismo, que enturbiaba la relación con extranjeros. Habían pasado las tristes guerras de independencia y la derrota de Cavite en el noventa y ocho; iban quedado atrás las incomodidades físicas y la insalubridad que, al final del siglo anterior, describía un soldado español en carta a sus padres: «Aquí estamos bien; lo peor son los terremotos y las diarreas». Pero no estaba pasada sino agravada la vida, reblandecida con la holganza, la afición al juego y el tirón de las mujeres. No se podían cerrar los ojos a las experiencias tan negativas que nuestros padres veían en algunas personas conocidas. Por otra parte, las comunicaciones por cable eran buenas, el mercado de la copra estaba abierto, la ganadería se había vuelto a enfocar y los asuntos, afortunadamente, iban bastante bien. Gaspar podía dirigir el cultivo de los cocotales y la producción de copra en Deagan y nuestro padre, desde España, con algún viaje a Manila,



conduciría la comercialización y se ocuparía de las pocas cosas que quedaban: la participación en el Jockey Club⁵¹ y algunas otras pequeñas propiedades que se fueron vendiendo. Mi madre siempre fue muy decidida y acompañaba perfectamente a mi padre, así que un buen día resolvieron volver a España sin que ello significase abandonar Filipinas.

Hicieron el viaje en el año 1924. Otra vez el Índico y los monzones, Suez y hasta Génova, el *Mare Nostrum*. Otra vez las ensoñaciones de mi madre, hechizada en la contemplación del mar: bajo el azul del cielo, superficies siempre inestables, movimiento perpetuo, cambiantes colores licuados, espumas de estela y carreras de olas; unas tras otras, sin alcanzarse, cerraban un hermoso capítulo de su vida. Yo nací en Plencia en el mes de julio.

TODOS EN PLENCIA

La casa familiar en lo alto del pueblo se fue llenando de vida y de bullicio. Llegaron nuevos hermanos: primero Carmen, a la que llevaba yo menos de año y medio, luego Manu y finalmente Teresa, la más pequeña, que fue una gran alegría. Cuando la veo ahora, mi memoria vuelve a la figura de nuestro padre y a la ternura que en ocasiones le invadía y mostraba sin recato. El día que nació Tere estábamos los chicos en nuestro cuarto, cuando apareció él con la niña en brazos. Llegaba mirando la carita que

⁵¹ Don Jesús fue uno de los fundadores del Hipódromo de Manila.



apenas asomaba entre pañales, se agachó un poco para que la viéramos bien y nos dijo que era nuestra nueva hermanita. En su expresión había un resplandor de alegría y de gozo superior que nunca olvidaré.

Los abuelos, los tíos y la tía Concha nos hacían felices y nosotros a ellos. Mi padre puso calefacción en casa y mi madre se ocupó de que quedara más alegre y confortable. Las chinerías, los arcones y los adornos orientales convivían con el comedor español y se fundían los muebles con las tapicerías que mi madre fue eligiendo. Era un eclecticismo que iba bien decorativamente, y no digamos en su significado. Nuestro padre también hizo sustituir las antiguas galerías de madera por cuartos modernos en los que entraba luz y el calor-cito del mediodía. En uno de ellos dormíamos los tres hermanos. Teníamos en la cabecera de nuestras camas una imagen de la Sagrada Familia a la que rezábamos todas las noches, unas veces antes y otras después de agotar energías en una buena lucha a almohadazos y algo más, en la que, en general, salía yo perdiendo. Manu se llevó aquella estampa tan querida alegando que él había sido el último habitante de aquel cuarto.

Vivía con nosotros la abuela Presen, extrovertida, monárquica, graciosa y además generosa para derrochar alegría



Los hermanos





La familia

en todos. María, la otra abuela, más recogida, cálido el corazón, la caricia sonriente, señora de las cosas pequeñas tan necesarias para hacer la vida amable, era nuestro refugio en todos los apuros. Por las tardes mi padre trabajaba con sus papeles y salía luego con mi madre a pasear o al Casino, y siempre veían a los abuelos y se quedaban con ellos un buen rato. Nosotros subíamos y bajábamos una y otra vez la cuesta de La Magdalena que nos llevaba a la Ribera, a nuestra segunda casa. Cuando ya íbamos al colegio, al monte y a la ría, nuestra madre gozaba al vernos volver encendidos por el deporte y por la misma vida que nos rebosaba. Con sus agujas de punto nos solía tejer jerséis y medias de lana, y cuando había un rato de tranquilidad en la casa, nos hablaba de mil cosas o nos contaba historias como la de Amaya o alguna otra que recordara. Los tres hermanos jugábamos



al frontón a mano, muchas veces en el pórtico de la Iglesia. Ella nos veía desde casa y no le gustaba que usáramos pelotas ni demasiado duras, que nos hicieran daño al pegar, ni demasiado blandas, que perdieran viveza, y se dijo que ella aprendería a hacerlas para nosotros. ¡Vaya si lo aprendió! Ponía un centro de goma que cubría con hilo de cuerda fina o de algodón grueso, luego, en más cantidad, de lana, y una última capa de algodón bien cosido. Lo envolvía en dos piezas como ochos de piel de cordero que mojaba y cosía, y dejaba que, al secarse, apretaran la pelota ya terminada. Las hacía un poco más vivas, un poco más muertas, algo más grandes o más pequeñas, según le decíamos que nos gustaba. Y en su trabajo cantaba, con voz atenuada, sugerencias más que canciones terminadas. Ella buscaba instintivamente la belleza de la música que nos encantaba a todos, aunque apenas hablábamos de ello.

Las dos niñas eran muy inteligentes y muy guapas: sonrientes, claras, de ojos verdes Carmen y azules Teresa, como los Arámburu. «*¡Begi zuri... Begi zuri!*»⁵². ¡De la botica de abajo son éstas!»⁵³, les decía Asentxi, aquella aldeana simpática que tenía su caserío cerca de Andra Mari. De ellas brotaba una suavidad que llenaba la casa. Aun pasados los años, no fue nunca propio de ellas el regocijo de las tonterías; ni tener el último capricho, que

⁵² Ojos claros... ojos azules. Azul en euskera es *urdin*, pero para los ojos azules, allí se usa *zuri*.

⁵³ La farmacia de don Pedro Arámburu estaba en la Ribera, en la parte baja del pueblo.



nunca lo tuvieron; ni creerse que estaban sobre terreno conquistado. Era una alegría sin paréntesis ni lagunas, porque, tras algún chispazo, tras una tristeza pasajera, tras sus fugaces borrascas, tan infrecuentes, tan raras, aparecía enseguida la sonrisa de la prontitud en el cariño, del servicio en lo que hiciera falta, de la reacción ágil para dar la vida por los demás. Mi padre era más que feliz con aquella dulzura de las dos hermanas, que le llenó de alegría y de agradecimiento toda su vida.

Eran los tiempos de Primo de Rivera; había terminado la guerra en Marruecos y en España había paz y prosperidad; había trabajo, mejoraban las comunicaciones y el impulso de las obras públicas fue grandísimo. Luego vino la inflación y la gran crisis del 29, con el derrumbamiento de la bolsa de Nueva York. Mi padre fue a Filipinas precisamente en ese año señalado por la historia como maldito, pero creo que no le afectaron aquellas calamidades económicas. Fueron los felices y locos años veinte, el estallido del charlestón, del fútbol y de la torería, Joselito y Belmonte, que se apagaron al terminar la Dictadura; y, al poco, la llegada de la República, en el año 1931. Jesús tenía diez años, era inteligente, ágil, obediente, tenaz y hasta inamovible cuando se empeñaba en hacer las cosas a su manera y algo se le metía entre ceja y ceja. Por ejemplo, cuando prefirió un autito de cuerda hecho de hojalata que vendía la tienda de Casimira en el pueblo por «cero noventa y cinco», a otros estupendos regalos de los Reyes Magos. De su jefatura como hermano mayor aún recuerdo alguna anécdota significativa. Si queríamos mantenernos despiertos, ya en la cama, cuando esperábamos



algo interesante, Jesús organizaba la vela militarmente. Él cantaba «¡Centinela alerta!» y Manu y yo, después de una pausa, debíamos contestar «¡Alerta está!», pero era raro que llegáramos a la media docena de respuestas. Así, él cumplía con la promesa de ayudarnos en nuestro deseo de no dormirnos y al tiempo mismo tiempo con el de nuestros padres de que nos durmiéramos cuanto antes. Don Juan Egaña, el párroco que me bautizó, le dio la primera comunión, como a mí más tarde. Aprendía aritmética y álgebra con Martín Amézaga, cantaba él solo *Sub Poncio Pilato* de la misa *pastorella* de Navidad, jugaba al fútbol de medio derecho, iba a Bilbao cuando yo aún no contaba, y no lloraba por nada del mundo si las cosas le venían mal dadas. Los frailes de la orden francesa de la Doctrina Cristiana, profesores de nuestro colegio de Plencia, le encomiaban mucho y sacaba buenisimas notas. Por mi parte, mis primeros acontecimientos sociales importantes fueron el circo Krone, que pasó por Bilbao, mi primer partido de fútbol del Athletic en San Mamés y la botadura del *Cabo San Agustín*⁵⁴. A todos ellos asistí con Jesús.

Recuerdo también que leíamos un pequeño libro que se llamaba *Se necesita un muchacho*; aprendíamos lecciones de geografía y de muchas otras cosas siguiendo los viajes y andanzas de un joven en otro libro cuyo título no llega mi memoria.

En aquellos años el tiempo nos fue moldeando. Días de lluvia para el recogimiento, para la casa y las

⁵⁴ Esa botadura tuvo lugar el 30 de abril de 1931.



primeras lecturas; días de sol para las excursiones y los deportes; días de llanto silencioso y de perdones recibidos una y otra vez; días de risas y felicidad seguidos de otros de desilusiones y pequeños disgustos que nos enseñaban la paciencia. En todos, el amor, poco a poco, se hacía grande.

IRU ANAI

Una vez más salgo de la linealidad del tiempo para explicar la voluntad de superación que latió siempre en nuestra unión fraternal. *Iru anai* significa tres hermanos.



Fidel, mi padre

Anai es palabra euskera que iba entreverada en el primer hablar castellano. Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid, seguramente procedente de vascos foramontanos, llama a su lugarteniente por su nombre Minaya Álvarez Fañez, *mi anaia*, mi hermano. Cuando a Manu le terminaron su embarcación lequeitiana y la bautizó *Iru Anai*, Jesús y yo nos complacimos en el honor que nos hacía y que nosotros le devolvíamos al aceptarlo gustosos. Las dos palabras, tan sencillas, sólo dos consonantes en cuatro sílabas, nos decían mucho: igual sangre,



iguales padres, iguales hermanas, iguales cariños, iguales fidelidades, lealtad para tiempos buenos y para malos, vidas distintas pero paralelas que se encontrarían siempre en los sueños grandes. *Iru Anai.*

Los tres hermanos Jesús, Enrique y José Manuel, y las dos hermanas, Carmen y Teresa, estuvimos siempre muy unidos y nuestros respectivos cónyuges ayudaron de todo corazón al buen entendimiento y se sumaron a él, de tal forma que nunca surgieron diferencias sino nuevas armonías que nos enriquecieron. Cierto es que ninguno quiso nunca perturbar la personalidad de los otros; los intereses económicos compartidos se resolvieron con generosidad por parte de todos y la libertad de cada uno fue siempre respetada. Teníamos campo ancho para nuestros afanes sin disputarnos espacios y, al mismo tiempo, cultivábamos el acceso al consejo y a la ayuda mutua.

El más serio quehacer de nuestros padres fue nuestra educación, en la que pusieron alma y vida. Tuvimos siempre la segura directriz de su ejemplo junto a la formación profesional y humana, moral y estética que dejaron en nosotros, y la vida



Carmen, mi madre



nos confirmó que las herencias, en general, valen poco en relación con lo que cada uno puede hacer si asimila una educación adecuada. Naturalmente no siempre es así, pero es bueno considerarlo, porque las decadencias económicas familiares, que antes, en un mundo estable, podían durar generaciones de vivir como siempre, ahora suelen ser breves, y además debemos contar con el «recóndito humor de la historia». Los valores del espíritu, en cambio, se pueden transmitir sin que jamás se agoten.

Una de nuestras mejores bazas en la vida ha sido la fraternidad, el haber aprendido a darnos gratuitamente y a no anclarnos en un permanente afán de poseer o simplemente de cambiar mercantilmente servicios, placeres y cosas. De hablar entre nosotros y sostener frecuentes reuniones surgían las ideas y de ahí nos desplegábamos al amplio mundo de la voluntad y de los afectos: la familia, lo religioso, España, lo vasco, la política, nuestras empresas, los amigos, las lecturas y las aficiones, todo entraba en la comunicación que tanto nos formó. Recibimos también el ser agradecidos, que es lo mismo que beber en manantiales inagotables de alegría.

En los capítulos que siguen el lector encontrará a mis hermanos Jesús y Manu no en sus biografías trabajadas y pulidas, sino en pinceladas sueltas y notas que servirían para sus retratos. Parecería más adecuado titular *Bi Anai*, dos hermanos, a lo que sigue, pero así como hay muchos cuadros en los que el pintor, sin estar



representado está presente, en estas notas soy no solamente narrador sino también parte de la historia. Con todo, aunque es recomendable que *de nobis ipse silemus* (no hablemos de nosotros) contaré, más adelante, algo de mis experiencias para dar testimonio de unos tiempos maltratados por sofistas y falsarios cargantes. La mentira abunda para desgracia de la buena gente, que siempre viviría confundida si no hubiera contrastes fiables.



UNA VIDA LOGRADA

«*Nada se espera del hombre que trabaja para su propia vida y no para la eternidad.*»

Antoine de Saint-Exupéry, *Citadelle*.

«*¡Qué amigo de sus amigos!
¡qué señor para criados y parientes!*».

Jorge Manrique, *Coplas a la muerte de su padre*.

LA GUERRA CIVIL

Al concluir la pequeña historia del principio de nuestra familia no he hecho mucho por individualizar a sus miembros ni por separar anímicamente los lugares en los que transcurrieron sus vidas, y aún menos por describir detalles de ese cariño que era la argamasa que nos unía. Así, mi hermano Jesús, aún hoy, me resulta inseparable de los recuerdos recibidos de Manila y presididos por la figura del abuelo, recuerdos animados por el espíritu y los trabajos de mi padre, recuerdos embellecidos por la luz que él irradiaba junto a mi madre, los dos unidos. Al escribir toda esta historia se me hace una sola posesión espiritual de la que me siento el más orgulloso de los dueños. Así pues, ya algo tarde para comenzar con un enfoque menos disperso, contaré algo de mi hermano mayor a partir de los días en que fue mayor, esto es, desde que





Jesús, Teniente de Navío

terminó su bachillerato y se encontró, con apenas quince años, frente a la ocasión de la guerra de España. En efecto, la personalidad de Jesús se fue moviendo y enriqueciendo con claroscuros sumamente definitorios a partir de 1936. Aquella terrible realidad no le llegó como a sujeto impasible y extraño, sino que se le metió en lo más íntimo de su ser y, como consecuencia, le llevó a la acción y a definir en lo esencial su propia proyección vital. Hasta entonces Jesús era un muchacho inteligente, simpático, estudioso, ordenado, formal, como entonces se decía, pero cuando saltó la guerra pasó a ser, no sólo un combatiente en potencia y en deseo, sino, sobre todo, un hombre de honor que defendería a España y trabajaría por ella con todas sus fuerzas.

El levantamiento del 18 de julio de 1936 le alcanzó en Burdeos. Había pasado su segundo verano en aquella

ciudad en la que dividía su tiempo entre el Colegio de los Marianistas de Cauderan y la casa de Mr. Landon, profesor de latín y literatura, seglar, en cuya familia también yo disfruté de mis vacaciones los años siguientes. A los dos meses de iniciada la guerra, pasamos padres y hermanos, todos menos Jesús, desde Plencia a San Sebastián en aquel episodio inolvidable que marcó mi vida para siempre. De San Sebastián, donde solamente estuvimos algo



más de una semana, nos fuimos a Vitoria, y en esta capital se estableció la familia porque mi padre había estudiado en el Colegio de Santa María, en el que pudimos iniciar el curso sin apenas pérdida de tiempo. Jesús llegó directamente a Vitoria desde Burdeos. Traía la bicicleta Peugeot. Aquella bici, con cambios y ruedas un poco más anchas de lo normal, era la admiración de todos los amigos, y no digamos de los hermanos menores. Solamente por su propiedad y manejo Jesús pasó a lo más alto de nuestra consideración. En los marianistas superó con facilidad su último curso de bachillerato –el suyo fue según el plan de seis años– en compañía de jóvenes alaveses y de otras provincias que, por avatares de la guerra, desplazados como nosotros, acudían a aquel colegio de tradición excelente en el que estudió nuestro padre antes de continuar su formación en Inglaterra.

Mi hermano tenía quince años y, como muchos estudiantes de su edad, seguía impaciente el curso de la guerra con la expectativa de, quizá un día no demasiado lejano, tomar un fusil y marchar al frente. Acompañando a un familiar capitán de requetés, estuvo varios días en las trincheras de Mondragón, en un frente que se rompería tres meses después. Vivió con oficiales y soldados amigos, palpó la generosidad de jóvenes poco mayores que él, y aprendió de los comentarios de los mayores. No era un exaltado. Ni siquiera era propenso a los excesos emocionales. Tampoco era frío, pero sí razonador y muy sereno. Quiere esto decir que sabía mirar lo que le sobrevenía con ánimo sentado y claro. Si tomaba una decisión era difícil mudarle, por la seguridad que tenía en sí mismo y porque le disgustaba que le vieran movedizo. Habría



meditado no poco en su futuro próximo y puesto en la balanza no solamente sentimientos, sino también razones que brotaban de su experiencia, de lo que él veía y oía, y de sus lecturas y reflexiones, muchas acrisoladas en conversaciones con nuestro padre. Las lealtades que internamente contrajo entonces le condicionaron toda su vida.

Hoy se nos quiere hacer ver que los españoles fuimos unos locos, arrastrados por nuestro legendario apasionamiento y por no sé qué instintos natos de crueldad. Lo que yo ciertamente vi fue entusiasmo, fervor, fe y entrega sin restricciones para, de una vez, arrancar a España de su enfangamiento en el odio y en la anarquía. Ahora tampoco se quiere entender que en el mundo campea a veces el mal, como potencia que por su propio carácter crea dificultades extendidas y extremas. El Occidente democrático, especialmente el europeo, blando, moralmente enfermizo, sin ideas válidas, no quiso, ni quiere ahora entender, que España sufrió el mal, atacada por una revolución arrasadora de la libertad, del orden y de las creencias religiosas que formaban parte nuclear de nuestra identidad. No fue sólo, ni principalmente, una cuestión social, ni de disidencias políticas normales, y mucho menos de república versus cualquier otro régimen político, sino la defensa de nuestro mismo ser y de España como patria de todos los españoles, que no podían seguir viviendo atrapados en una maraña política y social que era puro caos, odio sin cura cabalgando sobre la más rabiosa e incontrolada revolución. Los puños cerrados, el rencor, las amenazas, los tiros en la calle, los incendios sacrílegos, las checas, los asesinatos, la proclamación agresiva de una política sin Dios y los ¡Muera España!



decían sin confusión que aquello, por desgracia, no se detendría de ningún modo sin el terrible y dolorosísimo encontronazo de la guerra entre españoles.

El día 14 de junio de 1937 se liberó Plencia y, al poco, Bilbao. Jesús y yo, de noche, en la parte descubierta de una camioneta desvencijada cargada de colchones y enseres, con un conductor peligrosamente adormilado, viajamos de inmediato desde Vitoria a nuestra casa que, en los meses de ausencia, había sido ocupada por gentes civilizadas y respetuosas; todo estaba razonablemente cuidado y nada faltaba. Al poco llegaron también los abuelos y la vida se restableció rápidamente en la familia y en el pueblo. A mi hermano se le veía cada día más inquieto ya que, por su edad, no podía ser admitido en ninguna unidad combatiente y, por falta de horizonte temporal y la misma situación de España, tampoco podía iniciar una carrera que no tenía decidida. Nuestro padre le matriculó en un curso de postbachillerato organizado por los jesuitas que fue solamente un amable engaño para frenar la impaciencia de los jóvenes que no podían aún combatir. Después, en tanto era admitido en la Marina de Guerra, navegó como escolta en los buques carboneros que hacían viajes entre Bilbao y los puertos asturianos de Avilés y San Esteban de Pravia. Finalmente, en diciembre de 1938 ingresó en la Marina de Guerra como marinero voluntario. Tenía diecisiete años y tuvo que apañar algunos de sus papeles de identificación para ser admitido. Fue también entonces cuando su voluntad quedó determinada en querer ser Oficial de la Armada. Hizo su instrucción en el buque escuela *Galatea* y embarcó en el *Mar Cantábrico*, mercante asimilado a crucero,



artillado con cuatro cañones de 150 mm y dos baterías antiaéreas, al mando del capitán de Fragata don Felipe Abárzuza. Con otros buques, el *Mar Cantábrico* llevaba a cabo el bloqueo de los puertos del Mediterráneo hasta el fin de la guerra y entró en Cartagena con la insignia del Almirante Jefe del Bloqueo, don Francisco Moreno.

LA PEREGRINACIÓN

Cuando nuestro padre lo pasó tan mal en la checa de la calle Correo de Bilbao prometió a la Santísima Virgen que, si salía con vida de todo aquello, en acción de gracias, iría a pie desde la Basílica de Begoña en Bilbao hasta la del Pilar en Zaragoza. Tan pronto como pudo, terminada la guerra, emprendió la peregrinación acompañado de Jesús. Era mayo-junio de 1941. Rezaron una Salve en Begoña y salieron en la primera etapa hasta Yurre. Ninguno de los dos estaba habituado a la marcha, así es que pronto empezaron las ampollas y los dolores. Caminaban unos 30 kilómetros diarios y cuando llegaban a la fonda del pueblo previsto como fin de etapa, mi padre trataba sus pies como mejor sabía para poder continuar al día siguiente. Había añadido a su promesa el sacrificio de no fumar en todo el viaje y esta renuncia le costó tanto como las caminatas. Jesús no tuvo ese problema; nunca probó un cigarrillo, dijo que no el primer día y fue bastante. A mí me impresionaba un libro que había en casa y que tenía la figura de un fumador rodeado de volutas de humo que iban tomando la forma amenazante de la calavera, pero, a pesar de su fuerza disuasoria, no fui capaz de resistirme al tabaco y me convertí en vicioso fumador hasta que paré



en seco, y ¡qué remedio! cuando a los sesenta y ocho años sufrí un infarto de miocardio del que me salvó la rápida reacción de mi mujer y la cirugía. No debió de ser suficiente la contemplación de aquella figura tenebrosa ni las insistentes recomendaciones y reprimendas que recibía. Jesús, en cambio, acaso por inspiración galáctica de su ama japonesa, venció la tentación desde el primer momento. En la peregrinación unas veces se apenaba por su padre, que no encendía un cigarro ni siquiera después de comer, al terminar la etapa, y otras se reía a carcajadas para animarle a tomar a broma su adicción. La cosa es que, con ampollas y sin tabaco, pero con el corazón muy alegre, llegaron al Pilar en la fecha prevista y lo primero que hicieron fue ponerse los dos a los pies de Nuestra Señora, decirle... ¡qué le dirían!... y rezar la Salve. Cuando salió de la Basílica, mi padre buscó donde sentarse, quedó un buen rato callado y cuando habló dijo a Jesús: «Tráeme un paquete de Bisonte, y busca un taxi para ir al hotel. Ya sé que está cerca, pero trae un taxi». Jesús se desternillaba de risa. Yo siempre le envidié por aquel viaje con nuestro padre por tantas cosas que le habrá contado y, más que por eso, por ir con él.

OFICIAL DE LA ARMADA

Terminada la guerra, en cuanto empezaron las clases en la prestigiosa Academia Fossi, que preparaba para los exámenes de ingreso en la Escuela Naval Militar, Jesús se fue a Madrid a «empollar» matemáticas y a robustecer su cuerpo con el deporte, porque la forma física era fundamental. Ingresó en la Escuela en 1941 para formar parte



de la vigesimonovena promoción de Guardiamarinas. La primera parte de su formación transcurrió en Cádiz, embarcado en el Buque Escuela *Juan Sebastián Elcano*. Después, la Escuela Naval se trasladó a Marín, Pontevedra, donde superó con éxito otros cuatro cursos, incluido uno embarcado en el mirador *Vulcano*, en el que los guardiamarinas continuaban los estudios y las prácticas de mar. Durante los dos últimos cursos fue brigadier, lo cual significaba distinción con mando delegado sobre una promoción más joven, pero sobre todo deber de ejemplaridad sin resquicios. La Escuela era muy exigente en los estudios y dura en la disciplina y la ejercitación militar, pero a la vista quedó que el carácter de mi hermano, ya educado en el comportamiento responsable, se adaptó perfectamente al ambiente militar, al lado de compañeros a los que siempre tuvo como sus mejores amigos: Enrique Madrigal, Enrique Contreras, Fernando Marcillach y Tito Figaredo, entre otros, fueron en nuestra casa nombres de personas queridas, prolongación de nuestra misma familia.

Recibió el nombramiento de Alférez de Navío en 1945. Sus destinos con tal graduación fueron: el destructor *Gravina*, el cañonero *Calvo Sotelo*, la lancha torpedera 26 y el transporte de guerra *Tarifa*. Aún recuerda cómo, iniciadas ya unas vacaciones en Plencia, recibió un telegrama en que se le proponía la renuncia al permiso para incorporarse inmediatamente a la lancha torpedera LT-26 como Segundo Comandante. Aceptó, claro está. Tenían estas embarcaciones rápidas, entonces técnicamente inmejorables, treinta y cinco metros de eslora, e iban equipadas con tres motores diésel Mercedes Benz de dos



mil caballos de potencia cada uno; su velocidad de crucero era de veintisiete nudos y la máxima de cuarenta. Como armamento llevaba dos tubos lanzatorpedos y una ametralladora. No puedo dejar de recordar mi visita a la lancha en la bahía de Rosas cuando, con mi curso de la Escuela de Ingenieros, estaba de viaje de prácticas en Barcelona. El trayecto hacia el norte en tren, casi siempre al borde del mar, fue lento y lluvioso, propicio para pensar. El Comandante y Jesús me enseñaron la torpedera y, tomando café en un espacio estrecho, me explicaron que su misión consistía en detener en aquella costa lindante con la de Francia, cualquier desembarco de maquis armados, que se sabía que intentaban entrar en territorio español, y levantar al pueblo para crear un frente interior de guerrillas respaldado por el bloqueo internacional promovido desde la ONU. Pudimos charlar poco tiempo porque los trenes eran malos y me llevó todo el día hacer el viaje de ida y vuelta, pero quedé muy contento de aquella visita. Siempre la recordé, especialmente durante mi servicio en el arsenal de La Carraca como Teniente Ingeniero Naval de la Reserva, cuando me encargaron supervisar trabajos de reparación en aquellas mismas embarcaciones.

En el año 1947, cuando yo terminaba mi carrera, Jesús fue destinado como Segundo Comandante y Oficial de Derrota del buque transporte *Tarifa*, un barco inglés de unas 1.500 toneladas con más de veinte años, que, cuando llevaba material de guerra para los republicanos, fue apresado, requisado e incorporado a la Armada nacional. Hizo Jesús viajes a Ceuta, Melilla, Canarias y, desde Lanzarote, a Sidi Ifni con tropas; tuvo tiempo de sufrir muy malos temporales y todos los graves problemas propios



de los barcos viejos carentes de respetos⁵⁵. El *Tarifa* quedó en reparación en La Carraca y su Comandante, Joaquín Contreras, invitó a mi hermano a acompañarle para llevar a carenar el «yate» de Franco, el *Azor*, que más bien era un pesquero adaptado, desde Cádiz a Ferrol. Fue un viaje de vacación con escala en Lisboa, del que guarda un gran recuerdo. Al volver a Cádiz pasó por Madrid y, sin espera alguna, fue destinado al minador *Neptuno*, que era Buque Escuela de Guardiamarinas. Ascendido a Teniente de Navío, fue nombrado Oficial de Derrota y profesor de Navegación. De nuevo continuamente en la mar con un trabajo profesional interesante, disfrutó del *Neptuno* durante casi tres años.

HIDROGRAFÍA, SU ESPECIALIDAD. SU ESPÍRITU, MILITAR

En el año 1951 pidió hacer el curso de Hidrografía, especialidad con gran tradición y prestigio en la Marina. Los antiguos navegantes fueron siempre cartógrafos que aprendieron a describir las tierras ignotas que alcanzaban. Para España, la información precisa de las costas y territorios inmensos que los descubridores incorporaban a la Corona tenía una enorme trascendencia. El primer marino cartógrafo del Continente Americano fue el vizcaíno cántabro Juan de la Cosa, que viajó con Cristóbal Colón. A él siguió un buen reguero de navegantes españoles que, a través de los siglos de historia del imperio hispánico y la ciencia geográfica, dejaron buena huella de su saber

⁵⁵ En la marina se da el nombre de respetos a los repuestos.



hacer. En el siglo xix destacaron Jorge Juan, Ulloa, Tofiño, Mazarredo, Churruga, Boenechea, Malaspina, y tantos otros marinos ilustres que proporcionaron al mundo información imprescindible para los viajes y el desarrollo humano.

El curso duraba un año; se realizaba embarcado en los buques hidrógrafos *Tofiño* y *Malaspina* y parte en el Instituto Hidrográfico de Cádiz. Lo terminó a la cabeza de su promoción y acto seguido embarcó en el *Tofiño*, cuyas campañas, desde las de prácticas en 1951 hasta las del año 1955, forman el conjunto de experiencias profesionales y humanas que más satisfacción le produjeron.

Con breves descansos en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, el *Tofiño* dedicaba seis meses cada año a los trabajos en el Sáhara español, y otros seis meses a la costa de Marruecos y a levantamientos ocasionales en Bilbao, ría de Villagarcía, Ferrol y Pasajes. Durante mucho tiempo fue, con el Comandante, el único oficial especialista en hidrografía y, consecuentemente, encabezó las operaciones en tierra. Fue también profesor de suboficiales aspirantes a la especialidad hidrográfica. Colaboró en más de 700 observaciones de estrellas y en los cálculos para obtener posiciones geográficas; midió bases para levantamientos con hilos de invar; calculó azimutes; realizó estudios de declinación magnética en muchos puntos y colaboró en la elección de vértices para triangulación y en estudios de mareas.

Uno de los trabajos más completos fue realizar, partiendo de cero, todas las operaciones para preparar las



cartas marinas desde Cabo Bojador a Cabo Juby, en el Sáhara, y también una buena parte de las que se hicieron en Marruecos para las triangulaciones cartográficas desde el Cabo de Tres Forcas hasta Alhucemas. Las operaciones en el Sáhara se apoyaron en campamentos que la dotación del *Tofiño* preparó en tierra, lo más cerca posible de la costa, en Cabo Bojador, El Cabiño, el pozo de Lemsid, las playas del Aaiún y Cabo Juby. Estos campamentos llegaron a tener hasta cuarenta hombres y estaban formados por seis grandes tiendas de campaña, una de las cuales era la sala de cartografía, calculo y delineación; otra el almacén de aparatos, y las otras alojamientos de oficiales, suboficiales y dotación. Los domingos se leía el evangelio, se cantaba la oración de la Armada y la Salve Marinera. Alguien lo tituló con guasa como el oficio luterano.

El trabajo comenzaba una hora y media antes de la salida del sol para evitar las horas de mayor reverberación. Por la mañana cada persona recibía una cantimplora con dos litros de agua, y debía administrarla para cualquier uso durante todo el día. Los marineros y suboficiales tenían permiso para no afeitarse, pero los oficiales, que disfrutaban raciones iguales de agua, lo hacían todos los días, como era reglamentario. La vida en el desierto era una aventura regida por la disciplina de la Marina y por el buen criterio para dosificarla en circunstancias tan excepcionales. Así, al llegar a puerto en Canarias, el mando permitía a los marineros lucir durante algunos días sus barbas floridas, y estos paseaban con orgullo su hombría y sus meses de campaña con temperaturas que a veces alcanzaban los cincuenta grados.



Los trabajos exigían una perfecta cooperación y sintonía entre los equipos de tierra y los botes con sondas eléctricas o el barco. Se debían hacer las lecturas con perfecto sincronismo y, así, las tareas eran siempre fuente de compañerismo y satisfacción, especialmente cuando los cálculos resultaban coincidentes y demostraban la perfección de lo realizado. He dicho siempre a mi hermano que aquellos cuatro años de desierto y mar no contaron para el desgaste de sus células: el calor fiero y la sequedad del día, la humedad de la noche, la necesaria sobriedad, la confianza con subordinados y compañeros oficiales y el interés del trabajo le dio mas juventud, o al menos detuvo absolutamente el envejecimiento de sus tejidos. Se ríe y nunca lo niega.

Recuerda muy bien su primer desembarco al mando de un grupo de siete marineros en la caleta de Cabo Bojador: pasada la rompiente, con el agua hasta el pecho y la ropa en un hatillo sobre la cabeza, llegaban a tierra y, después de unas horas de espera, aparecía un camión cargado de equipos, con un cabo y un soldado saharauis de la policía indígena que harían de guía y de traductor. Seguidamente empezaba el trabajo, la tenacidad, el cuidado en las tareas, la paciencia y la determinación de todos para realizarlo con calidad.

Al poco llegó su aventura mercantil naviera, y poco a poco el éxito empresarial, pero ningún tiempo forjó su alma como aquel africano. En las soledades de arena y de mar, alejado, oculto, crecía en alegrías profundas que se le acumulaban como reservas del espíritu para los años de acción y de responsabilidad que le esperaban.



Su cambio profesional a las actividades civiles supuso para él una larga reflexión que habrá tenido momentos penosos, porque en su más íntimo sentir Jesús era y es militar. No por añoranzas ni por belicoso, que no lo era en absoluto, ni por admirador acrítico de quienes tienen el deber de ejercer la fuerza cuando es necesaria, sino porque conoció, respetó y amó «la servidumbre y grandeza de las armas»⁵⁶; y, si sabía de defectos, sabía también de las grandes virtudes que se desarrollan y se viven, casi siempre calladamente, en el desempeño de la noble profesión. Responsabilidad, lealtad, compañerismo, templanza, buen humor y discreción, junto con el sentido de la justicia, el apegarse a lo real y el amor a sus hombres fueron las bases de su liderazgo. Siempre España, en la cumbre de sus afectos y de sus penas.

Esta íntima pertenencia a la Marina de Guerra y a lo militar se refleja en muchas manifestaciones de su carácter y de sus hechos. Sus cuatro hijos, que tienen profesiones civiles, al realizar su servicio militar alcanzaron el grado de oficiales con agrado manifiesto de su padre. La afinidad con sus compañeros de promoción no tiene igual con ninguna otra pertenencia a grupos empresariales, a tertulias de amigos, ni a clubes deportivos que aprecia sobremanera. Con sus compañeros almuerza cada mes, se reúne con ellos familiarmente, sabe de su vida y está a su disposición. Asiste siempre a la conmemoración de la Virgen del Carmen en el ambiente de la

⁵⁶ Siendo jóvenes leímos el libro de Alfred de Vigny, *Servitude et grandeur militaires*.



Armada; en Marítima del Norte celebra la fiesta de la Patrona Marinera con la Santa Misa, un cóctel y vacación para todos los empleados. Ostenta con orgullo la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, y habla con deleite de su vida en los barcos y en las campañas en que tomó parte. Sus lecturas preferidas versan sobre historia, política y asuntos de trascendencia internacional. Ahora va prefiriendo los clásicos de la literatura española en ediciones con letra suficientemente grande para su vista que, dice él, no está para muchos esfuerzos. La sección histórico-militar de su estupenda biblioteca es muy notable. Junto a sus libros luce un modelo del *Juan Sebastián Elcano* con todo el aparejo desplegado, y a su lado uno de sus diarios de navegación con los acaecimientos y cálculos de rumbos y situaciones escritos por él a mano. Cada vez que lo toma, sus dedos acarician aquella muestra de su vocación tan querida y en sus ojos se adivina la fidelidad a la bandera que juró.

MARISOL

Con ocasión de la perdida de una hélice de un destructor sobre una piedra que no estaba en las cartas náuticas, el *Tofío* hizo un pequeño levantamiento en la ría de Villagarcía y Jesús conoció en el Hotel de La Toja a Mari-sol Gómez del Campillo, y se enamoró de ella, bien enamorado. Y no dijimos otra cosa que ¡enhorabuenísima! porque la chica era guapa, simpática, dulce, gratísima, elegante, culta... Y ¿qué más?... que le iba a Jesús maravillosamente. Se casaron en Madrid en el año 1955; tienen cuatro hijos, el mayor, Fidel, diplomático y embajador; y



los otros, Iñigo, Javier y Miguel, empresarios en la naviera y en los negocios familiares, y, con ellos, una partida de nietos. Toda la vida han sido un matrimonio feliz, ejemplo de rectitud sonriente y de sabiduría, con grandes dotes para la amistad.

LA NAVIERA

La vida, de forma inesperada, nos presenta a veces oportunidades y no sé si somos nosotros quienes las creamos o son ellas las que brotan y se nos ofrecen en un juego en el que puede ir nuestro porvenir. José Gomendio tío de María Luz, mi mujer, empresario de la agrícola del río Lukus, en Larache, creador de un verdadero emporio de riqueza, hombre de iniciativas y decisiones valientes, desde el año 1955 estaba por emprender una actividad naviera. Su propósito era establecer una línea para el transporte, especialmente de naranjas, desde Casablanca y norte de África al norte de Europa. Sener ya le había proyectado para este propósito dos barcos cuya construcción, con el acuerdo de Gomendio, confió a los Astilleros Basse Sambre-Corcho de Santander. Él había contratado con la Empresa Nacional Elcano otros cuatro más pequeños. Sener podía ayudarle a hacer realidad los mismos barcos, pero don José, Pepe, necesitaba perentoriamente un gerente-director general. Lo encontró en mi hermano que, con participación societaria significativa, quedó al frente de la nueva compañía naviera, Marítima del Norte. Todo se puso en marcha en el año 1956 y hoy Jesús sigue presidiendo la sociedad, que cuenta con la





En una boda. De izquierda a derecha: José Aguilera, Teresa Sendagorta, María Luz Gomendio, Manuel Ruiz de Velasco, Marisol Gómez del Campillo, Manu Sendagorta, Carmen Arámburu, nuestra madre, Janet MacDonell, Jesús, Carmen y Enrique Sendagorta

ramificación ya importante de Kuruma, S.A., dedicada a la distribución, mantenimiento y reparación de automóviles de las marcas Toyota y Lexus. Ya hace años murió Pepe Gomendio, que mantuvo siempre con Jesús una amistad y un afecto poco comunes. Su familia no quiso seguir con los barcos y mi hermano, en los mejores términos de mutuo entendimiento, adquirió la totalidad del capital de la empresa.



No es este el lugar, ni mío el propósito, de escribir la historia empresarial de Jesús y de su naviera: reconstruir los cincuenta años ya pasados de realización tan ejemplar es cosa suya, de sus hijos y de los historiadores. Diré solamente que Marítima del Norte ha hecho construir más de treinta y cinco barcos en astilleros españoles, entre ellos el primer buque español para el transporte de LNG (Gas Natural Licuado), y que su flota de frigoríficos goza de gran prestigio.

Es interesante subrayar que Jesús, desde el momento en que tomó la responsabilidad de una empresa económica, se encontró perfectamente ambientado y resultó eficacísimo. Con su estilo atento, informado y preciso, formó un magnífico equipo con Pompilio Marabini y José Manuel Vélez, compañeros de la Marina de Guerra, y con marinos mercantes, algunos de nuestra tierra, al que incorporó a Horst Fintelmann, estudiante en Hamburgo de prácticas marítimas, y al jurista Rafael Martínez Cayuela, que le ayudó muchísimo en todo. Al tomar contacto con centros del Estado y privados, compañías de seguros, astilleros, compañías marítimas internacionales, entidades y personas de la profesión marítima, le acogieron primero con sorpresa y, dado que su persona infundía confianza y seriedad, con los brazos abiertos después. Jesús formó parte y fue Presidente del Comité Español del *Lloyd's Register of Shipping*, y más adelante vocal de su Comité Internacional, con sede en Londres. Fue durante diecinueve años miembro del Consejo del *Standard Steamship Owners' Association*, mutua de seguros de responsabilidad marítima, creada en 1887, que tiene una participación notable en el mercado mundial.



Su LIDERAZGO

La gente confiaba en Jesús y su liderazgo inducía lealtad, respeto y voluntad de cooperar. Recuerdo siempre a don Crescencio Arechavaleta, con muchos años de experiencia como «primer maquinista» en la flota de Aznar, entregado a Marítima y atento siempre a la menor sugerencia de mi hermano. Atraía igualmente a sus accionistas, que eran felices compartiendo los avatares de la compañía. Si no hubiese sido así ¿cómo se explicaría la fidelidad de Jesús de la Serna, Ángel Ojeda, el buen entendimiento con Pedro Durán y la amistad de los Ingham, Frank y Michael, y de Michael Edwards, sus socios ingleses? Los líderes cambian las cosas y los rumbos porque motivan a las personas y estimulan su creatividad. Jesús movió, cambió estrategias cuando hizo falta, abordó campos de actividad distintos e influyó notablemente en el sector naviero. Desgraciadamente, la marina mercante española vivía en una atmósfera de subvenciones estatales, ayudas financieras a veces arbitrarias, regulaciones y privilegios que daban lugar a la casi permanente injusticia de sacar de apuros y premiar a compañías fracasadas y olvidar a los que conseguían sostenerse por su propio acierto y esfuerzo. Los políticos no querían disgustos, ni quiebras, ni escándalos, y muchas veces se desentendían para no complicarse la vida aplicando el criterio de que, como la empresa iba bien, no necesitaba ayudas. Por ello, Jesús se alejó de localismos que le quitaban libertad y concentró su fuerza en hacer una excelente, no grande, compañía internacional.

Entre los financieros españoles, esto es entre los bancos, no faltaron iniciativas para unir fuerzas en la



actividad comercial marítima. Recuerdo la del Bilbao y del Vizcaya, que aportarían la Naviera Vizcaína como núcleo primero de un negocio importante. Propusieron a mi hermano liderar la realización de tal idea pero, a pesar del atractivo, no aceptó por el cariz menos naviero y por la falta de unidad que él pronosticaba. Tampoco aceptó el ofrecimiento del Banco de Crédito a la Construcción bajo la presidencia de Rafael Suñol, durante el primer gobierno socialista, de que se hiciera cargo de la Sociedad de Gestión de Buques, que había recogido todas las quiebras de navieras españolas endeudadas con aquel banco oficial. Manifestó su rechazo con la mayor claridad cuando, con intención, le dijeron que en el asunto «había mucho dinero». En cuanto a la limpieza en las operaciones, Jesús no transigía y, ni aun remotamente, entraba en asuntos dudosos. Así le dijo un mejicano con quien trataba en alguna transacción: «Es usted un timorato».

OTRAS AVENTURAS EMPRESARIALES

Por iniciativa de Jesús los tres hermanos participamos en alguna pequeña promoción inmobiliaria que no salió mal pero tampoco nos hizo adictos a los negocios «del ladrillo». Fue más divertida una apuesta especulativa que nos propuso Ramón Gorbeña y que, a pesar de mis dudas, aceptamos. Era el choque petrolero del año 1973 y Ramón tenía oportunidad de comprar un porcentaje de un cargamento de crudo del Golfo Pérsico que navegaba ya hacia Europa, y nos ofrecía formar parte de su grupo para aquel negocio. La subida del precio del barril en lo que quedaba de viaje hasta Rotterdam



respondió a las expectativas de Ramón y de Jesús, y la cosa salió rápida y bien.

Quizás el asunto más interesante y de mejor encaje en nuestro estilo fue una explotación maderera en Gabón, en el África occidental que fue francesa. Recibí una mañana la llamada telefónica de Jesús que me pedía que fuera rápidamente a su despacho si podía dejar por un rato mis ocupaciones. Lleno de curiosidad llegué a su oficina en la calle Miño, donde me presentó a Juan Orensanz, hombre de nuestra tierra, y a un mestizo de nombre Garitonaindía, hijo de blanco y negra y topógrafo de profesión. Los dos eran madereros y habían tenido que abandonar sus actividades en la Guinea española por la persecución que sufrieron por parte del gobierno de Macías al declararse la independencia. Por las excelentes relaciones de Garitonaindía con la clase alta gabonesa, obtuvieron en este país no solo refugio político, sino también concesiones madereras de importancia. La explotación les exigía mayor fuerza económica y garantías que buscaron en nosotros por recomendación de algún contacto que no recuerdo cuál fue. Nos pareció que el asunto tenía sentido y finalmente constituimos con ellos una sociedad que emprendería la explotación de miles de hectáreas de bosques a unos setenta kilómetros al sudeste de Libreville, a mitad de distancia de Lambarené, al sur del Ecuador⁵⁷. Había bastante okume, madera ligera adecuada para contrachapados, y, sobre todo,

⁵⁷ Este lugar se hizo famoso por la acción altruista, médica y hospitalaria, del famoso Dr. Schweitzer.



variedades de otras maderas más densas, ricas para ebanistería, así es que tuvimos que construir en España unas gabarras de vuelco para transportar por el río troncos no flotantes y adquirir los *bulldozers* y las máquinas pesadas imprescindibles para empezar.

Jesús y yo viajamos prontamente a Gabón y desde Libreville, en una pequeña avioneta conducida por un piloto francés poco expresivo y bastante desastrado, visitamos los bosques de las concesiones en cuestión. En medio de la selva existía una pista de aterrizaje de tierra y cerca de ella una casa más o menos acondicionada por nuestros socios, quienes, comprobamos que eran unos buenos profesionales en aquella actividad. El vuelo desde Libreville fue el más emocionante, por no decir el más incierto, que experimentamos en nuestra vida: cúmulos enormes en crecimiento ascendente nos cerraban el paso y el piloto, tenso y mudo, los iba navegando, iba buscando huecos menos macizos de nubes, al tiempo que la avioneta se elevaba o caía hasta rozar las copas de los árboles, como papel al viento impetuoso, que nos vapuleaba a su capricho. Pensábamos que era nuestro fin y, entre rezó y rezó, alarmadísimos, mirábamos al piloto, pero aquel hombre en bermudas y camiseta sucia, mal afeitado y peor pelado, nada nos decía sino por sus movimientos bruscos y por sus ojos por momentos afligidos. Aterrizarmos, por fin, y dimos gracias a Dios. Ya calmados vimos la selva y los tajos abiertos, discutimos planes y necesidades y, al atardecer, volvimos a Libreville, pero esta vez, sin sobresaltos, pudimos admirar el esplendor del ocaso en aquella exuberante naturaleza. Tan pronto como fuimos conociendo la actividad decidimos que lo



*Iru Anai*

sensato era limitar la producción a un volumen financiable por los bancos sin garantías personales ni graves problemas. Así lo hicimos, y las cosas fueron marchando bien. Tanto, que Catalana de Gas, que quería diversificar sus actividades, y Bankunión, que buscaba entrar en industrias, nos propusieron participar en la sociedad y aceptamos. Los dos nuevos socios tenían potencia financiera y pensaban que nuestros límites debían ser francamente superados, así que aumentaron los medios con inversiones de cierta importancia que nosotros no podíamos seguir y, además, no las recomendábamos por la incertidumbre de las operaciones. Nos quedamos con



una participación, no insignificante pero sí pequeña, y todo marchaba bajo el impulso de Juan Orensanz y de su hermano Luis, también maderero experimentado, hasta que por una crisis de la industria del mueble en España y por otras razones, la madera sacada de Gabón, con no pocas dificultades, se fue quedando en los muelles del puerto de Valencia sin poder venderse. Fue el fin de aquella empresa, que podía haber vivido con modestia y se ahogó en la dimensión. África es difícil.

AMIGOS SIGNIFICADOS

Para conducir su proyecto naviero, además de su propia formación general y la de marino, Jesús empleó mucho tiempo y viajes en perfeccionar sus conocimientos. Leía muchísimo y profundizaba a fondo en todos los problemas y las oportunidades que se presentaban en la empresa. Estudió finanzas, fiscalidad y derecho marítimo y, con admirable constancia, afinó su inglés. En los orígenes de Marítima supo contar con la colaboración de Frank Ingham, su agente en Amberes y para el norte de Europa. Frank fue su amigo y Michael, su hijo, amigo y socio durante muchos años. En España, desde el principio tuvo una especial relación con los Gorbeña y, mientras vivió, con Ignacio Zavala. Frans Baker, ex alto funcionario del Banco Mundial, le ayudó en el campo financiero. También contó con la consideración de sus correspondientes en Hamburgo, Bremen y otros puertos importantes con quienes pudo tratar los asuntos con claridad y sentido constructivo.



Ocurría además que la autoridad, el espíritu rectilíneo y el buen hacer de Jesús trascendían el mundo marítimo y que, consecuentemente, entidades y personas cimeras de la sociedad española buscaban su colaboración. Así, representó al Banco de Vizcaya en el Consejo de empresas industriales como Dow Unquinesa, Nitratos de Castilla, Sniace y otras, y gozó de la amistad y la confianza del Conde de Cadagua, Pedro Careaga, de Lorenzo Hurtado de Saracho, y sobre todo de Manuel Gortázar, Conde de Superunda, Grande de España, a quien yo sus- tituí como Consejero Delegado del Banco de Vizcaya. Gortázar, entonces uno de los hombres más significados en la economía española, tanto en la banca como en la industria, se convirtió en uno de sus más entrañables amigos. Manuel nunca tenía palabras bastantes para encomiar los valores de Jesús y proclamarlos a los cuatro vientos, ni Jesús tuvo gozo mayor que el disfrute de las ideas y de la «chispa» de su amigo. Mi hermano dio una muestra más de su lealtad y de su independencia de juicio al defender a las empresas de cuyos consejos formaba parte, aunque no le fue siempre llevadero navegar con criterio cierto en las difíciles aguas de la crisis industrial y económica que acompañó al cambio político a la democracia.

Igualmente, Jesús tuvo la amistad de Pedro Durán, gran personaje de la industria catalana, Presidente de Hidroeléctrica de Cataluña y de Catalana de Gas, que se asoció con Marítima del Norte para constituir Naprolí, S.A. y construyó los gaseros *Sant Jordi* y *Laieta*. En Tarragona, con Pedro Durán y Rene Boudet, el gran pionero del transporte de gas licuado en el mundo, establecieron un parque de tanques para almacenamiento de productos



químicos y promovieron conjuntamente proyectos de gran visión que no fueron adelante por la oposición prepotente de la Empresa Nacional del Gas, unas, y otras, por el eterno recelo entre vascos y catalanes que Jesús estuvo a punto de vencer, pero no lo consiguió ni siquiera después de la celebración de un famoso almuerzo, en el Banco de Vizcaya, con el de Bilbao y con Pedro Durán como invitado protagonista. De allí podría haber salido una alianza sumamente fértil y beneficiosa para todos, pero ¡ay, las desconfianzas ancestrales! Mi hermano, que arregló esa reunión, la cuenta con pena por la ocasión perdida.

Gregorio López Bravo se entendió muy bien con Jesús desde que se conocieron gracias a la corriente de admiración mutua que nació entre ellos. Nuestras conversaciones subían de nivel con sus exposiciones, en las que solían predominar los temas políticos y la preocupación por España. Se parecían en su sentido del deber, y en que, aun con estilos muy diferentes, los dos gozaban de autoridad allí donde se presentaban. A Gregorio le gustaba jugar a paleta en el pequeño frontón que tenía Jesús en su casa de Somosaguas, vecina de la suya. Al terminar los partidos, en la tertulia que seguía, con algún refresco de nada, porque los dos eran igualmente austeros, Gregorio se desahogaba de sus deseos de ir a más y hacer las cosas mejor, con ideas y proyectos a los que todos aportábamos lo que podíamos. Jesús tenía también cierta respetuosa y cordial familiaridad con don Pedro Nieto Antúnez porque su hija Nené, a la que conocía de soltera, casó con su compañero y amigo Enrique Madrigal. Esta relación ayudó al buen entendimiento de Pedrolo, que así



le llamaban al Almirante, con Gregorio cuando los dos formaron parte del Gobierno. Para todos nosotros, la muerte en el accidente aéreo del Monte Oiz del amigo excepcional López Bravo, fue una grandísima pérdida. Creo que también lo fue para España.

Jesús era adicto a tertulias interesantes y divertidas tanto como a conversaciones más formales. Los «peñotes» en las cámaras de oficiales de los barcos; las veladas con buenos amigos en la limpidez de la noche de Formentor; las charlas después del partido en el Club de Golf y los paseos con Manu y conmigo; tanto como nuestras reuniones en Burgos, en Palados, en Mallorca, en nuestras casas, donde fuera, eran para él, como para nosotros, una necesidad. Necesidad de darnos y de recibir, de cambiar impresiones, de simpatizar y de ganar en afectos. Hablábamos de la familia, de nuestras empresas, de los hijos y de los amigos, de España y también de la Iglesia en los difíciles años del postconcilio. Jesús fue siempre, como nuestro padre, un modelo de caballero cristiano intachablemente fiel a la Iglesia, aunque en muchos momentos le fuera cuesta arriba guardar silencios sobre actitudes y personas desleales. Dice también mucho de su carácter y de su autoridad que no consintiera en las conversaciones ninguna verdulería ni proclividad; era el primero en cortarlas y lo hacía casi sin palabras, sin dramatizar ni ofender a nadie pero con efectiva e inmediata eficacia.

Ha sido siempre muy aficionado a la música. De su primer gusto por las canciones vascas y las habaneras pasó, desde muy joven, como todos los hermanos, a la





*Jornadas wagnerianas en Bayreuth.
La fotógrafa fue María Luz*

tra hermana; otro verano fuimos desde Praga hasta Hamburgo por el río Elba. En los dos disfrutamos de la navegación por aquellos grandes ríos y de las ciudades y paisajes del Centro de Europa, de los que todos gozábamos y que recordaremos siempre. Mari tenía además el placer de ayudarnos y de lucirse con su alemán fluido. Aunque Wagner les gustaba mucho, Jesús y Sol prefieren lo sinfónico a lo operístico y ya llevan bastantes años centrados fidelísimamente en el Festival de Pascua, creación de Karajan, y en los grandes conciertos de Lucerna al terminar el verano.

música clásica. Allá por los años sesenta solía asistir asiduamente a los conciertos del Real, con Sol y los matrimonios Arámbarrí y Arraitanaindía. Luego su interés por la música se acentuó en nuestros viajes a los festivales de Salzburgo, a las jornadas wagnerianas de Bayreuth y a las sinfónicas de Lucerna. Hicimos los cuatro, Sol, María Luz, Jesús y yo, un precioso viaje por mar desde Niza hasta Venecia para terminar asistiendo a varias óperas en la temporada de Verona. Un verano navegamos por el Danubio, subiéndolo hasta Pasau, para encontrarnos en Salzburgo con Carmen, nues-



En el año 1986 fuimos a Salzburgo los dos matrimonios y llevamos a Manu. Janet había fallecido el año anterior. Estaba ya visiblemente enfermo pero teníamos la esperanza de que quizás disfrutase con la música y con el ambiente de aquella preciosa ciudad. Tuvo bastantes momentos buenos, o al menos no malos, y verle de vez en cuando apreciativo y contento nos alegraba. Manu estaba a mi lado y, por momentos, disfrutó mucho. En un *lieder abend* con canciones de Richard Strauss a cargo de Jessye Norman, mientras el público aplaudía muy largamente, nos decía una y otra vez: «Esta negra tiene mucho poder». Efectivamente, aquella cantante de personalidad y voz extraordinarias nos ganó a todos y también a él. Quiero con esta pequeña anécdota señalar que la música nos acompañaba y nos ayudaba en toda ocasión. Como decía Eugenio D'Ors: «... cuando nos ha visitado la música ya no sabemos del hermano otra cosa que la hermandad»⁵⁸.

ALTERI VIVAS OPORTET⁵⁹

Jesús es querido y sabe devolver con creces los afectos. Recuerda sus días, estudia la historia, defiende sus ideales, cuenta sus experiencias, ama a su familia y cultiva la amistad. Vive sus años con serenidad y con nobleza de la que brota la atención que dedica a los demás. No sé a cuántos enfermos visita ni a cuántas personas asiste con

⁵⁸ Eugenio D'Ors: *Letra a Tina*.

⁵⁹ *Alteri vivas oportet si vis tibi vivere*. Importa que vivas para los demás si quieres vivir para ti.





*Hermanos Jesús, Carmen,
Manu y Enrique*

la ayuda de Sol y de sus hijos, pero el tiempo que dedica a ello es mucho y la generosidad no será pequeña.

Él, confiadamente abandonado a las manos de Dios, confirma lo que yo quería decir en este escrito: Jesús, con toda paz y con alegría, está culminando una vida lograda.



JOSÉ MANUEL, MANU

*«... de la tierra de que se amasan tus robles,
tus hayas, tus nogales y tus castaños... de esa
tierra ha sido mi corazón amasado, Vizcaya mía».*

Miguel de Unamuno,
Vida de Don Quijote y Sancho.

*«Y aunque la vida murió,
nos dejó harto consuelo
su memoria».*

Jorge Manrique, *Coplas a la muerte
de Don Rodrigo Manrique.*

Son muchos los compañeros de trabajo y de carrera, los amigos y familiares de José Manuel de Sendagorta que han aportado datos para escribir su historia, tanto académica como profesional, de ingeniero sobresaliente. Y nada como los mismos hechos para componer un buen retrato. Sin embargo, todos tenemos la experiencia de que lo importante es penetrar en profundidades difícilmente alcanzables de la personalidad del retratado, y descubrir en ellas, aun de manera borrosa, ejes y urdimientos de referencia escondidos a primera vista que proclaman con elocuencia lo que pretendemos revelar a los demás. Lo que sigue quiere ser un complemento para la biografía de José



Manuel y, al tiempo, un ensayo, una hipótesis fundamentada, un discurrir en alta voz sobre sus cualidades humanas y su actitud ante las ideas y acontecimientos de su tiempo, espejo al que nunca rehuyó con escapatorias, sino al que dio figura y respuesta con sencillez, prudencia y valentía. Ofrezco estas pocas páginas con el propósito de servir a la historia y, al mismo tiempo, de prestar homenaje a uno de nuestros mejores. Esta doble finalidad se viene sola a nosotros sin ficción ni esfuerzo de extremos sentimientos:

*Sus grandes hechos y claros
no cumple que los alabe,
pues los vieron,
ni los quiero hacer caros,
pues el mundo todo sabe
cuáles fueron⁶⁰.*

Hay personas que procuran encerrarse en un campo y excluir de su vida, en todo lo posible, cuanto pertenece a otros: profesores que se amurallan en sus cátedras y nada quieren saber del mundo del arte o de la política; administradores enquistados en sus contabilidades; escritores que ignoran la ciencia; científicos cerrados a los saberes sociales; y empresarios que voluntariamente dan la espalda a lo que pudiera hacerles «perder tiempo», como sería la literatura, la historia o la filosofía. Muchos hay que huyen del saber religioso, porque piensan, o dicen, que es rémora que les limitaría.

⁶⁰ Jorge Manrique: *Coplas a la muerte de don Rodrigo Manrique*.



Hay, en el otro extremo, personas con inagotable sed de totalidad. No pueden estar en todo, pero tienen afán por penetrar en la hondura de lo que conocen en superficie y por admirar, con mayor conocimiento, lo que intuyen como bueno, bello y verdadero. No se trata de simple curiosidad, sino, más bien, de tensión hacia lo más unitario y completo. José Manuel era de éstos, de los que no se conforman con hacerse preguntas respecto a lo próximo. Su afán por superar sus propios conocimientos profesionales; su afición a la historia –también a la prospectiva– y a los libros de pensamiento, traducida en lectura que nunca relegaba a tiempos meramente residuales; su gusto por la música; su afición a los deportes de mar, al frontón de pelota y al vuelo en aviones, con motor y sin motor, entre otros que pudiera ejercer como partícipe activo, hacían de Manu un hombre completo cuya conversación era un ir de sorpresa en sorpresa por la variedad y extensión de sus horizontes. Sus interlocutores tenían que aguzar la mente, «ponerse las pilas», como ahora se dice, para poder seguirle en sus proposiciones y estar abiertos al goce de la sonrisa por las ocurrencias que le podían brotar en cualquier momento.

Ya en los estudios de bachillerato era de los superiores de su clase, imaginativo y sólido sin presunción alguna. Gozaba entonces y siempre gozó con todo: la Guerra de las Galias, las secciones cónicas, las expediciones españolas en el Nuevo Mundo, la lógica (*post hoc, ergo propter hoc*, ¿cierto o falso? nos preguntaba inesperadamente en alguna discusión, remedando a alguno de sus profesores), la música en la sinfonía, en el órgano y en el aire del *txistu*, las comedias de Arniches y



Edgar Neville, los dramas de Calderón y hasta el Cromlech neolítico. Vestía una sencillez sonriente, a veces bromista, tras la cual ocultaba la capacidad de su mente adecuada a lo universal. Mediada su carrera aeronáutica se incorporó a unos cursos de verano que organizaba en Irlanda el dominico Padre Aguilar y dominó pronto el inglés; estudió el francés con espíritu zumbón, y con animación divertida el italiano. De pronto, nos sorprendía con chispazos latinos o germánicos que en absoluto eran cultismos redichos, sino amor a las lenguas y a las culturas vecinas. Su actitud de aproximación a los saberes, a las personas y a las cosas era verdaderamente *studiositas*, disposición interior a amar servicialmente todo lo creado.

Esa querencia hacia la totalidad la captaban muy bien sus amigos y también las personas que le conocían tan sólo en la conclusión de una reunión profesional o en una cena social, y que comentaban luego el interés receptivo de Manu y su capacidad de comunicación en temas muy diversos. A Gregorio López Bravo, según el mismo decía, lo que más le impresionaba desde siempre era «su gran formación humanista, que nunca me he explicado en qué extraños tiempos libres encuentra ocasión de cultivar».

Por eso, de José Manuel, que era un ingeniero excepcional, no podía decirse que fuera un experto, ni un especialista, ni un tecnólogo, aunque destacara en los conocimientos científicos, en la capacidad organizativa, en la percepción de los problemas técnicos y en el saber abordarlos con altura y con imaginación. Era sobre todo



un hombre que utilizaba creativamente todas sus facultades y ponía amor en lo que hacía. Tenía motivaciones altísimas, aunque esto solamente lo transmitiera a veces en su mirada, que acariciaba remotas lejanías y parecía viajar más allá. ¿Qué estará pensando Manu? nos preguntábamos y él, cuando quería cortar cualquier hipótesis trascendente, salía con algo inesperado, que podía ser «chirené»⁶¹, o bien variaba de tema a otro que parecía distinto y resultaba ser el mismo, visto desde perspectiva nueva y original.

Sus profesores de Vitoria ya lo advirtieron: «no irá por caminos trillados», y sus amigos, desde jóvenes, ya sabían de sus distintos enfoques deportivos. Alguno de ellos me solía recordar la ocasión en que apareció Manu con tres de su cuadrilla plenciana, todos de unos diecisiete años, bogando el *Gloria* en la romería de Butrón, frente al castillo, aguas arriba de la pequeña presa que detiene la navegación de la ría cerca del molino de Arbina. Los cuatro, y alguno más de ayuda, habían cargado con el bote al aire, para, por tierra, salvar el desnivel, volverlo a flotar en el río y entrar triunfantes en la fiesta, bajo los robles y las hayas, como nadie había imaginado. Años después, cuando Manu había ya leído a Ortega y Gasset, solía referirse a un príncipe renacentista que, para sostener su liderazgo y encender ánimos vacilantes, tenía como fórmula el *dare di se grande spettazione*⁶².

⁶¹ Palabra bilbaína que significa gracioso, pero con un estilo peculiar de nuestro pueblo.

⁶² José Ortega y Gasset: *España Invertebrada*.



Sus cursos de vuelo sin motor en Jaca fueron otra de sus tantas originalidades. Nos contaba que las águilas les señalaban donde había corrientes térmicas ascendentes, pero que cuando se situaban a su lado para subir, aquellos pájaros tan potentes y tan bellos, para engañarles, cambiaban sutilmente el vuelo o el lugar de sus evoluciones. Le iba el planear a dos mil metros de altitud tanto como llevar la caña del timón de su lequeitiana *Iru Anai* entre el oleaje y las peñas de Villano. Su aire espiado, los ojos claros, la cabeza alerta y aquel moderado acento vasco sobre el español, le hacían distinto, si no lo era ya, porque realmente su natural, su gusto, su formación y la personalidad que se forjó tendían a lo poco común. Todo en él tenía algo poético: su noviazgo con Janet, la chica que nada más verla nos hacía bendecir a Irlanda, su boda, su viaje de novios... «¿Qué hacía aquella pareja en Klagenfurt, en Carintia, al sur de Austria?», me pregunté entonces y me pregunto ahora cuando lo recuerdo.

Carlos Sánchez Tarifa, su amigo ingeniero aeronáutico, profesor y compañero de trabajo, me insistió varias veces en que fue mucho lo que aprendieron y realizaron científicamente junto a Von Karman, pero Manu logró el gran éxito de las investigaciones precisamente cuando decidió abandonar las líneas del estudio de propagación de la llama que seguía su maestro y se aventuró en las suyas propias, que debían de ser bastante distintas de planteamiento. Otra vez la originalidad, que para algunos era rareza porque no le atraían ideas que le parecieran comunes o poco elegantes desde el punto de vista técnico.



*Manu y Janet*

Manu llevaba en su ser la ingenuidad, lo divertido, lo inesperado, el amor al riesgo del atajo y a la belleza de los caminos escondidos de montaña, conjugado todo ello con una inteligencia preclara, una voluntad tenacísima y, sobre todo, con un carácter bueno y abierto. Para él, vivir era crecer constantemente y hacer crecer y mejorar cuanto le rodeaba, empezando por las personas. Ese vivir en crecimiento se manifestaba en un fino amor a lo más próximo, a su familia, a sus amigos, a lo local, a su caserío de Palados y a sus robles, esos robles que hacía plantar cada año a sus hijos con preclaro simbolismo y pedagogía. Entonces aparecía el hombre conservador de tradiciones y, más aún, afloraban su ternura



por lo pequeño y ese darse a todos, para vivir todos más felices.

Como otra cara de la misma moneda estaba su tendencia a lo universal, su afán por conocer lo que sucedía en el mundo, sus brazos bien abiertos a la diversidad, a los amigos nuevos y a los viejos, a los países distintos, a las alternativas, a la emoción del posible hallazgo escondido en sus ecuaciones, a la música y hasta a la fantasía, que para lo utópico siempre tuvo Manu la ventana bastante abierta. Pensaba que si todo fuera perfecto, si todo estuviera terminado, sobrábamos todos, no habría opciones para la libertad.

En los círculos concéntricos de sus responsabilidades estaba en primer lugar su familia; estaba siempre Sener y las personas de la empresa; y estaba España, por la que veló siempre con amor. Y eso significaba sentirse vasco y defender lo vasco en España y en el mundo:

*Eman da zabal zazu
Munduan frutua
Adoratzen zaitugu,
Arbola santua⁶³.*

Repetía estos versos a veces en sus escritos y los llevaba en el corazón cuando decía que, para avanzar en

⁶³ «Amor santo, propaga/tu fruto por el mundo/mientras te tributamos/ferviente adoración». Son versos del himno *Gernikako arbola*, de Iparaguirre.



la extensión del reconocimiento de lo vasco, había que empezar por fomentar la admiración de unos vascos por otros y, de mil maneras, contar las proezas de nuestros héroes y nuestros grandes hombres. ¡Cuántas veces tuvo en sus labios los nombres de Recalde, Elcano, Legazpi, Urdaneta, Garay, Blas de Lezo, Oquendo, Loyola, Javier, Irala, Zuloaga, Arteta, Echevarría, Zumalacáregui y muchos más, porque a todos conocía, en todos había buscado y bebido! Con ellos, tan distintos, unida su voz al noble coro, José Manuel afirmaba su hispanismo en la línea vasca y universal de los que fueron ejemplo y acicate para él, y en la de tantos otros anónimos que, según sus propias palabras, trabajaron sencillamente, sin afanes de gloria ni de poder y supieron dar un sentido práctico al llamamiento universalista del inmortal himno de Iparraguirre y a la noble, social y religiosa afirmación del *Agurjaunak*⁶⁴.

Le gustaba referirse a la *Vida de Don Quijote y Sancho* de Unamuno y comentar con nuestro contradictorio paisano «la estupenda batalla que el gallardo vizcaíno y el valeroso manchego tuvieron», como tituló Cervantes aquel singular combate de igual e igual, de loco a loco, de los dos Quijotes, «el del pardo páramo y el de las verdes montañas». Todo por una cuestión de reconocimiento de

⁶⁴ Agur Jaunak/Jaunak Agur/Agur t'erdi/Danok Jainkoak/Iñak Gara/Zuek eta bai gu ere/Agur Jaunak Agur/Agur T'erdi/Agur Jainak. Salve Señores/Señores Salve/Y bienvenidos/Todos somos hechos por Dios/tanto nosotros como vosotros/Salve Señores Salve y bienvenidos. Es interesante observar que este mensaje de esencial igualdad entre los hombres es el mismo que el de la hispanidad que defiende Maeztu.



hidalguía, en la que erró don Quijote por olvidar a Tirso de Molina, que había escrito:

*A la gente vasca
un nieto de Noé le dio nobleza
que su hidalguía no es de ejecutoria...*

Y no sólo desdeñó el andante caballero a Tirso, sino también a Diego López de Haro, a Camoens, a don Alonso de Ercilla, y a otros que dejaron bien confirmada la nobleza de los vascos, que debieron ser siempre sin tacha en el honor. «¿Yo no caballero?», gritaba indignado Sancho de Azpeitia al arremeter contra Don Quijote y largar el espadazo que se perdió en el aire por culpa del «corcovo de aquella mula resabiosa que le llevaba por caminos de ella», no por los de él y los nuestros de siempre, y que le hizo dar con su cuerpo en tierra y ser vencido el vizcaíno. Manuel nos hacía observar entonces que fue éste el único que tomó en serio, caballerescamente, a Don Quijote, y que ello bastaba para demostrar su hidalguía.

Pero, por cierto, ¿qué era eso de los caminos de ella, de la mula, y de los nuestros del espíritu? Un soleado día de fiesta, a la sombra de un manzano, en la dulzura de Palados, así quedó formulada la pregunta que nos ocupó la tarde entera, hasta que se fue la luz de sombra, sonora de ecos y silencios, que allí sigue mucho tiempo a la puesta del sol tras el monte de Isusquiza. En aquella hora propicia, tras un discurrir en dialogo calmado, la mula resultó ser, o nos pareció que era, la de las filosofías materialistas, la cultura indigente y deforme, la del relativismo y la disolución moral, la política sin Dios. Ésa era la mula que nos llevaba a nuestra propia destrucción y de



la que era mejor aparecerse. Iríamos a pie, pero por caminos del espíritu que sabríamos encontrar y seguir aun en medio de la confusión que ya lo invadía todo. Algún día tenía que llegar la democracia representativa y ya había llegado con sus ritos electorales, sus discursos –unos nobles y otros falsos–, con sus libertades para la creatividad y también para la anarquía y la manipulación; ya estábamos en los consensos abusivos y en las palabras de doble uso que nos hacían resbalar poco a poco hacia la disminución de nuestra sociedad, que se vaciaba de verdaderos valores. Aquella larga conversación, que en muchas formas resultaba paralela a las frecuentes que teníamos los tres hermanos en Plencia, en Burgos, en Formentor o en el Algarve, donde estuviéramos, buscaba explicarnos no solamente el pasado, sino el mundo que nos venía, acomodaticio, poco vigoroso, pobre en empujes serenos. Ése era el mundo en el que tendrían que vivir nuestros hijos. Y nos importaba que pudieran participar en un hermoso proyecto de vida.



Manu



Cuando Manuel fue amenazado y perseguido por defender su empresa y a los hombres de su empresa, escribió en *El Correo Español* de Bilbao, en agosto de 1977, aquella carta abierta, dramática y valiente, «En legítima defensa», en la que apuntó qué clase de demonio era aquella mula que desmontaría al auténtico pueblo vasco y lo llevaría a su aniquilación. «¿Que quiénes son los que pretenden esto?», se preguntaba, y luego respondía él mismo: «Es posible que no acertara a precisar del todo, pero conviene fijarse en aquellos que, usando hipócritamente nuestros propios símbolos, explotan nuestro sentimentalismo y nuestras legítimas aspiraciones para irnos sumergiendo, paso a paso, con estrategia calculada y fría, en la esclavitud de ideologías extrañas, ateas y totalitarias». En todo acertó. Y dio en la diana al definir como totalitario el pensamiento relativista que, absurdo, apela a la libertad para quitarnos la nuestra y excluye a quien no es relativista. Desvelamos el mal al mirar hacia otro lado para no saber, y lo vergonzante era, en aquel entonces, no defender serenamente a España cuando su nombre empezaba ya a soslayarse en las conversaciones, en los periódicos y en la televisión. Había que ser fuertes para conservar el rumbo en temporales tan violentos.

* * *

En cierta ocasión un contertulio me reprochó la constante de los vascos de dejar sentados nuestros apellidos como premisa de toda discusión política relativa al nacionalismo. Me dijo que aquello era auto exaltador, o al menos suponía una manifestación, muy en lo



«sabiniano»⁶⁵, molesta para el interlocutor no vasco porque señalaba, si no racismo, sí presunción de superioridad. Le contesté que lo identitario por la sangre, lo heredado, no tenía mérito alguno, ni podía esgrimirse como mérito, pero que aportaba al diálogo información sobre el profundo entendimiento y el amor a una tierra y a una familia, que en ciertas ocasiones no debían ser silenciados. Añadí que a mí no me molestaba, más bien todo lo contrario, que mi amigo del Molino se enorgulleciera por ser hijo de Lepe, ni que otro amigo, Meridor, presumiera de sefardita, ni que conocidos míos americanos se presentaran, alta la cabeza, como chileno-alemanes o argentino-vascos, emigrantes prósperos o descendientes de criollos porteños. En aquella carta del *Correo Español*, José Manuel dijo con toda sencillez cuáles eran sus primeros diez o doce apellidos, todos vascos, sin querer con ello afirmar superioridad alguna, ni otra cosa que su autoridad natural para defender lo que allí decía como enraizado en el servicio a su tierra. «Me siento empapado de un estilo, heredado y vivido, que es cálido, ingenuo, nada dramático, deportivo, individual y libre».

Pues bien, José Manuel, que era un buen vecino para su comunidad y derecho en todo, vivió bajo constante amenaza terrorista, sufrió atentados contra su casa, sus colaboradores próximos y sus lugares de trabajo. Tuvo que ser escoltado, proteger a su mujer y a sus hijos, salir de su entorno habitual en excursiones forzadas y sufrir un día y otro el desasosiego de sentir cerca

⁶⁵ Sabino Arana era racista euskaro.



observadores invisibles de su vida y sus movimientos. Todo ello, naturalmente, le hizo sufrir mucho, sobre todo por su familia; pero lo que más le dolía era la mentira y la injusticia contra España y contra el País Vasco que pro-pugnaban los nacionalistas radicales y a los que muchos daban disculpas, connivencias y disimulos.

Manu fue inconmovible a las recomendaciones –especialmente destacadas por su seriedad e insistencia fueron las de nuestro hermano Jesús– y al deseo de Janet, su mujer, de cambiar su domicilio a Madrid. Él entendía que debía permanecer allí. En su decisión pesaron razones que yo no sabría analizar con ponderación cierta, pero, en todo caso, en aquella entereza había mucho de lealtad a una misión sentida interiormente, y de elección, en la duda, del camino difícil.

* * *

José Manuel eligió la carrera de ingeniero aeronáutico con firme determinación. Recuerdo que, al terminar el bachillerato, su corazón era ya de aviador e ingeniero. Luego, en sus estudios superiores, tuvo profesores magníficos, especialmente en matemáticas y física⁶⁶. La profundización en estas disciplinas le permitió campar en las ciencias exactas avanzadas con comodidad. Manu solía decir que la formación básica de los ingenieros y de los científicos debía ser la misma. Él pudo y quiso seguir esta

⁶⁶ Estos profesores fueron: San Juan, Palacios, Terradas, S. Tarifa, Lafita y otros que no recuerdo.



directriz. Como profesor de Mecánica de Fluidos en la Escuela de Aeronáuticos y en el INTA, su dedicación al diseño de reactores y a estudios de termoquímica dinámica le hizo merecedor de premios nacionales de investigación y sin duda influyó en su capacidad para abordar problemas técnicos que, con frecuencia, el mismo provocaba desde su afán creativo.

Presidió la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, que era lazo de unión entre titulados de la especialidad, e instrumento de comunicación profesional y de fomento de la técnica. Hacía yo cabeza en la Asociación hermana de Ingenieros Navales, cuando presidió Manuel el Instituto de Ingenieros Civiles de España, que comprendía a todas las especialidades ingenieriles. Simultáneamente, fue Presidente de la Ponencia de Investigación del Plan de Desarrollo Económico y Social y se tomó muy en serio su responsabilidad de orientar la política científica y tecnológica. He rememorado las ideas que defendía y revisado alguno de sus escritos⁶⁷ para dar aquí unas pinceladas sueltas que ayuden a conocer también su vertiente de servidor público en años bien interesantes y proyectorios para España.

El carácter de líder de José Manuel se manifestó tan pronto como empezaron las sesiones de su Ponencia: científicos conocidos y directores de empresa se pusieron

⁶⁷ Por ejemplo, *El Imperativo Tecnológico*, publicado por el Instituto Nacional de Racionalización y Normalización en junio de 1971, e «Investigación e Ingeniería», que apareció en la Revista *Nuestro Tiempo* en enero de 1996.



a su lado con entusiasmo. Sus palabras apuntaban a lo material pero también al espíritu: «La intensificación de la investigación en España es necesaria y no solamente por razones económicas, sino también por razones psicológicas, políticas y hasta morales, a fin de impedir que los españoles pierdan la confianza en sí mismos».

Como era un hombre práctico, vio con muchos, no con todos, que, debido a nuestros escasos medios económicos, era sustancial penetrar en el proceso de transformación de los conocimientos en productos y adelantos con valor comercial. «No podemos esperar» –defendía–, «ni tenemos derecho a que el Estado se gaste fuertes cantidades de dinero sencillamente para aumentar nuestra cultura o nuestros conocimientos *ad utilitatem sapientiae*, sin rumbo y sin destino». Se había ya producido la colonización económica de la ciencia: se necesitaban capitales y se esperaban retornos. Quedaban muy atrás los tiempos de los *gentlemen* que, sin ventaja económica alguna, se comprometían en la prosecución de cuestiones complejas. Sin embargo, si se insistía en los beneficios, al menos en la ciencia básica, era muy difícil defender los proyectos porque las incertidumbres resultaban demasiado elevadas. A pesar de todo seguía siendo válida la anécdota de Faraday quien, al responder a un parlamentario escéptico respecto al uso práctico de su descubrimiento de los principios de la inducción electromagnética, dijo sabiamente: «No sé de su uso, caballero, pero estoy seguro de que ustedes, algún día, le pondrán impuestos». Como punto de partida, sin embargo, no podía decirse que la técnica fuera solamente ciencia aplicada porque el flujo más fuerte de aportaciones era de sentido contrario:



la ciencia moderna se explicaba en grandísima medida por la técnica subyacente.

Manu encomiaba la necesidad de dar con «el punto» en el equilibrio de intereses de las organizaciones y de los científicos e ingenieros empleados en ellas. Solía referirse frecuentemente a Werner Von Braun, el ingeniero de las V-2 que bombardearon Londres y luego creador de los grandes lanzadores norteamericanos, uno de los cuales, el Saturno V, puso al hombre en la Luna. No calificaba el comportamiento de tan extraordinario personaje como tortuoso, sino más bien explicable en quien, según decía Manuel, era un «patriota de los misiles», mucho más que de Alemania o de los Estados Unidos. Esto último era bien cierto, porque Von Braun abandonó la NASA cuando ésta empezó a cancelarle proyectos y murió amargado por ello.

La experiencia de siglo y medio confirmaba que lo más eficaz era mejorar la *performance* de lo existente, bajar sus costes y atenuar lo negativo, porque una vez iniciado un camino con éxito, los recursos iban allí, y allí se multiplicaban los avances de todo tipo, más o menos rápido, pero incessantes y prácticos. Esta estrategia, que pedía contribuciones de fuentes técnicas diversas, era sumamente multiplicadora de conocimientos y capacidades nuevas. «En la ciencia y la tecnología el mayor atractivo para los capitales necesarios es el éxito anterior; los banqueros no suelen entender otros argumentos», decía José Manuel, que, con algún dolor en sus sentimientos, recomendaba poner el mayor acento en lo tecnológico, sin que ello significara dejar a un lado la ciencia.



Sus ideas para el desarrollo científico y técnico se correspondían con su formación y experiencia. Las investigaciones en el INTA, aunque no llevaran siempre el objetivo de la aplicación inmediata, iban sostenidas económicamente por la institución y por sus fines, que eran variables dependientes de decisiones finalmente administrativas y presupuestarias. En Sener, en cambio, desde el primer momento, nos encontramos con la necesidad de realizar desarrollos a riesgo, esto es, sin la contrapartida de contratos, aunque con probabilidad, más bien alta, de que se lograrían. Esta forma de actuar, desde los proyectos navales, estaba en la misma raíz de la empresa y José Manuel la impulsó, aunque siempre con la medida que imponía lo solamente hipotético, porque luego venían las sorpresas y los imponderables. Los éxitos de Sener estuvieron siempre en lo nuevo, en las propuestas no solicitadas, en lo atrevido. Personalmente, José Manuel se dejaba llevar en exploraciones que empezaban por curiosidad, seguían por algún interés vislumbrado y terminaban, casi siempre, como es normal, en secas interrupciones pero, de vez en cuando, en culminaciones y hurras.

La experiencia empresarial y sus reflexiones sobre la investigación llevaron a Manu a la asimilación de que una ingeniería pura no podría dedicar cifras importantes al desarrollo. No había suficiente volumen de negocio del que extraer recursos bastantes y los riesgos eran proporcionalmente excesivos. Había que vivir en una casa más grande. El detonante para el cambio hacia la industria fueron los motores de aviación. Serían los primeros años ochenta cuando José Manuel volvió sobre un



asunto que habíamos tratado otras veces: «Para hacer investigación y desarrollar tecnología hace falta tener industria; la industria competitiva tiene que estar en proceso de innovación permanente y eso va bien con nuestras capacidades», me dijo un día y lo hablamos larga y matizadamente. Las ideas y la oportunidad confluyeron al poco y allí empezó la iniciativa que desembocó tras años de esfuerzos impropios en la industria de motores de aviación ITP.

* * *

Mediados los años ochenta, la implacable enfermedad de Manu fue exteriorizándose lenta pero sutilmente. Poco a poco se deshilachaba su formidable inteligencia. Una noche, en su casa de Algorta, después de cenar, nos dijo a Janet y a mí que tenía que trabajar. Mientras él se encerraba en su despacho, me quedé charlando un rato con mi cuñada y a la media hora me fui a acostar no sin antes dar las buenas noches a Manu y animarle a que se fuera también él a descansar. Se encontraba inclinado sobre su mesa mientras escribía en unas cuartillas que, una tras otra, iban cayendo al suelo. Había allí desparpajadas unas cuantas. Recogí un par de ellas y noté que cada una contenía una sola expresión matemática que se repetía idéntica en la otra, y en la siguiente, y en todas las demás. Las recogí, las dejé a un lado, le dije algo anodino y le rogué que se fuera a la cama. Me hizo caso. Su mente se bloqueaba y él, aunque se percataba de ello, seguía luchando. Yo quedé apenadísimo pero no me atrevía ni a pensar en nada que pudiera ser definitivo, como así fue.



Manu era poco dado a dejar de lado las preguntas supremas. Vivía religiosamente en adoración y agratimiento a Dios y sentía su existencia sostenida por un Absoluto que él reconocía como Señor. Manifestaba su fe católica, firmísimo, con naturalidad, sin aparato alguno, sin destacar en lo externo, con indefectible afirmación, según la guía del caballero cristiano que fue nuestro padre.

Los años del postconcilio, en los que se cometieron tantos abusos, fueron un verdadero calvario para él. Muy pocas personas he conocido que hayan sufrido tanto como José Manuel con los «inventos» litúrgicos, con el abandono formal de los sacerdotes, con la degradación estética en las iglesias, con el asolamiento, muchas veces bárbaro, de tradiciones llenas de sentido y, lo más grave, con la predicación desorientadora, herética en tantas ocasiones, sobre asuntos de fe y moral que dieron lugar a divisiones entre católicos. Era una rebelión frente a la verdad sobre Dios, sobre Jesucristo y sobre el hombre. Se multiplicaban las deserciones de religiosos y de sacerdotes y se vaciaban seminarios y conventos. Aunque Manu conocía la estupenda floración de instituciones de vida cristiana y de renovación fieles a Pedro, no se terminaba de tranquilizar. Se dolía por los movimientos que abiertamente predicaban la liberación del hombre sin base en lo trascendente y la buscaban en la ciencia, la historia, la política e incluso la violencia. Coincidíó todo esto con un mundo revuelto en el que se manifestaron descontentos de todo tipo, anarquías de origen indefinido junto a filosofías pacifistas, hedonistas y revolucionarias.





Manu con Gregorio López Bravo

En España, la Iglesia, a la vista de un futuro políticamente distinto, quiso rectificar su posición en relación con el régimen de Franco. Sin embargo, unos cuantos obispos, con inteligencia y dotes políticas insuficientes, no supieron conducir el cambio en lo debido sin dar lugar a graves disgustos de una parte importante de los fieles españoles, que se dolían por aquel desagravio a quienes habían luchado por España y por la fe, habían apoyado a la Iglesia y le habían dado privilegios. José Manuel armonizaba con los que así



sentían, pero al mismo tiempo era de una fidelidad sin quebranto a su Santa Madre Católica, Apostólica y Romana. Esto no era contradictorio con el poco aprecio que tenía por unos cuantos obispos españoles y algunos extranjeros, más que contrarrestado por el afecto que sintió por otros. En alguna ocasión le dije que debía leer los documentos principales del Concilio con los que entraría inmediatamente en completa sintonía; me contestó que los documentos, siendo extraordinariamente valiosos para los católicos y quizás para toda la humanidad, no podían anular, sino a largo plazo, el mal efecto de la confusión y el oportunismo. José Manuel denunciaba que las prácticas concretas de los hombres políticos e incluso de los eclesiásticos, estaban cayendo en la pequeñez y la ingratitud.

Contra viento y marea, confiado siempre en el Señor, Manu venció todo por elevación con su entrega filial, que fue heroica. En el año 1987, ya bastante enfermo, estuvo en Viena acompañado por Álvaro Azcárraga para recoger su título de Miembro Electivo de la Academia Astronáutica Internacional. Asistió en San Esteban a una Santa Misa que ofició el Cardenal Arzobispo Groer y volvió impresionado por su forma solemne y expresiva de ostentar la Sagrada Forma al dar la Comunión a los fieles. Manu nos contaba: «Con la mano elevada y en ella el Misterio de Cristo, decía alto, despacio, vocalizando muy bien: «¡Corpus Christi!». Quería dejar bien grabado a todos, que estaba dándonos a Dios, que aquello pequeño era lo más grande. ¡Corpus Christi!. Me lo contó repetidamente con frases simples, entrecortadas y gestos admirativos.



José Manuel defendía en toda ocasión el valor superior del trabajo. Sostenía que, en las empresas y los pueblos, hay futuro cuando existen proyectos valiosos a los que un día y otro la comunidad se aplica con la profundidad propia de la nobleza humana y se busca la perfección de la obra bien hecha. Pensaba que los más dotados debían cultivar más y añadir más, sin escatimar su contribución a la Creación, tal como enseña la parábola de los talentos del Evangelio. Ésta era su sabiduría, elaborada a lo largo de sus días, de la que hizo oblación y con la que exteriorizaba su interioridad: el trabajo como vida que se comunica, como alegría altruista que se desborda, como forma elevada de amor que se irradia hacia los demás. Servirse a sí mismo era para él enterrarse en lo insignificante, alejarse de la vida, matar su propia libertad en fines que le decían muy poco. La entrega a los demás, en cambio, reflejaba su coherencia personal, su gusto por lo íntegro, lo auténtico, lo honesto y hasta yo diría que por lo difícil. Como Don Quijote, tenía como ideal ser bueno y derramar bondad.

El recuento histórico-técnico de sus obras y sus sueños es asombroso y, aunque unos hayamos contribuido a tantas creaciones y otros aporten nuevas ideas más admirables cada día, cuantos conocimos a Manu sabemos que de él vino el soplo más ardiente. El espíritu que nos habitaba a todos en la familia nos llegó de nuestro padre, quien nos enseñó el valor de la tradición y de la continuidad que no puede dar la sola materia. Él nos educó en el esfuerzo por adquirir virtudes, en el sometimiento de lo corporal a lo espiritual y en la verdadera libertad, que es alegre vinculación de amor a lo más noble



y bello. La vida de Manu no estuvo fundada en el árido racionalismo que reduce todo a un mero cálculo de intereses egoístas, sino todo lo contrario: fue un espíritu siempre dispuesto, ya fuera en la asunción de responsabilidades, ya fuera en el sacrificio y el amor servicial. Sus hechos no se explican sólo porque él fuese laborioso, ni sólo por ambicionar bienes materiales, como es por otra parte tan humano. Sus motivaciones principales nacieron del orden moral consustancial con su concepto del trabajo y del enfoque positivo con que abordó el negocio de la vida, asumida con la esperanza religiosa de no vivirla en vano.

Todo en Manu, muy por encima de la técnica y de la economía, era política en el amplio sentido de la palabra; y por encima de la política, era mística, espíritu. Su técnica no era una función puramente mecánica, sin disciplina y sin norte, que se perdiera en sus infinitas posibilidades. Sabía que la sola inteligencia no era capaz de sacar de sí su propia dirección y necesitaba de la elección política para hacerse realidad vinculada a necesidades humanas de progreso vitalmente querido. Las autopistas, el transporte de gas natural licuado, el espigón de grandes petroleros en Punta Lucero, el Foran, las centrales nucleares, el lanzamiento de cohetes en Kiruna, la fabricación de motores de aviación y tantos otros proyectos tuvieron mucho de oportunidad, pero sobre todo de actitud electiva por encima de lo que normalmente trata la mera ingeniería, porque sus ideales de servicio y sus determinaciones previas señoreaban sobre sus saberes profesionales, en los que por cierto despuntaba. «Lo vital es pre-técnico» decía Ortega. Pensando en José Manuel,



yo puedo añadir, con Charles Péguy, que si la política, la acción humana social, no se inspira en una mística, si no se deja conducir por el espíritu, fracasa, porque suele degradarse en mera consecución del poder. De esta manera difícilmente se mantiene la limpieza moral y la disponibilidad que exigen el servicio a los demás.

El espíritu de Manuel era una disponibilidad de la voluntad junto con una luminosa intuición que le llevaba a fines elevados. Era como el aire limpio que aleja toda corrupción y es principio de la vida animosa y fecunda.



ESTUDIOS EN TIEMPOS DE GUERRA

«Pido a los santos del cielo
que ayuden mi pensamiento.
Les pido en este momento
que voy a contar mi historia.
Me refresquen la memoria
y aclaren mi entendimiento».

José Hernández, *Martín Fierro*.

VITORIA

Apartir de 1936 mis estudios transcurrieron en tiempos de guerra. Aquel año no perdí el curso porque llegamos a tiempo a Vitoria; luego fueron tres años en los Agustinos de Las Arenas y el fin del bachillerato en los Marianistas de Madrid, en 1941. Los meses de verano de los años 1938 y 1939 estuve en Burdeos. Allí me alcanzó en septiembre la Guerra Mundial, que no terminó hasta 1945. Finalicé la carrera en 1947 y seguidamente empecé a trabajar en Bilbao. No es mi intención avivar minuciosamente recuerdos de aquellos diez años, sino dar algunos puntos de referencia y relatar con fidelidad experiencias captadas por mí, no sólo como manifestaciones externas de la realidad, sino también como íntimas y profundas percepciones de la misma, en mi entender. Serán, pues,



componentes esenciales de la urdimbre sobre la que luego construí mis días.

En el Colegio de los Marianistas de Vitoria mis profesores de matemáticas, de latín y de lengua española fueron excelentes. De lo primero yo iba con ventaja porque nunca tuve mejor maestro que el plenciano Martín Amézaga, que despertó en mí el gusto por la aritmética y el álgebra: en estas disciplinas avancé siempre con dominio y disfrute. Don Francisco Armentia era el alma del Santa María y su idea de la educación era la de instruirnos y al tiempo encender en nosotros el fuego de los ideales, en primer lugar los cristianos. Don Victorino le secundaba, infundía serenidad en todo y nos daba a los tres hermanos la sensación de su proximidad y simpatía. El profesor de latín, otro don Francisco, tocaba el armonio en la capilla y ensayaba al coro, del que yo formaba parte con mi voz de doce años, bastante afinada. Un día canté un solo cuya letra no recuerdo, pero sí la melodía, que recientemente descubrí que tenía compases de un trío de Mendelssohn. En aquel minuto tuve conciencia de una forma superior en mi ser abstraído y feliz. Don Francisco me miró con leve sonrisa y con el armonio me dio entrada para una repetición que hice con la cabeza alta y el alma sonora, prendido en el misterio de la música. Allí, en aquel momento nimio, se entreabrió para mí la puerta de ese algo indefinible en que confluyen la voz, el lenguaje, la oración y la tensión por la belleza que me ha acompañado en la vida.

A pesar de estar el frente de guerra muy cercano a la ciudad, especialmente durante los días del frustrado



ataque a Villarreal dirigido por el mismo José Antonio Aguirre⁶⁸, la vida en Vitoria era casi normal y los acontecimientos bélicos añadían sal y emociones a la de los chavales, siempre impresionables y un tanto insensatos. De vez en cuando llegaba la noticia de algún conocido herido o muerto en el frente y se nos mezclaban, tormentosamente, mil interrogantes junto con sentimientos de admiración, de elevación patriótica, de respeto religioso y de dolor. Vimos combates de cazas encima de nuestras cabezas y oímos los sordos bombazos de la artillería en el frente, que llegó a estar a solamente siete kilómetros de la ciudad, de la que, con confianza absoluta en sus defensores, nadie se movió. Al sonar las alarmas de algún bombardeo venían a protegerse a nuestros sótanos gentes de la vecindad y, entre ellos, algunas muchachas que nos hacían desear que se repitiesen los avisos de ataques aéreos. Por unos días estuvieron estacionados en el patio del colegio dos tanques alemanes. Vimos llegar y desfilar con desorden una «mehala», poco más de una compañía de soldados moros que acudieron a reforzar el frente. En la calle Dato había siempre animación de requetés con sus capotes pardos y las boinas rojas, de falangistas y de soldados y oficiales, pero, sobre todo, de vitorianos que, sin alterar su costumbre, acudían al paseo para encontrarse, hablar y cruzar saludos. Cuando las tropas nacionales tomaban una capital, todo Vitoria acudía a la manifestación, que era una fiesta. Escuché en un teatro

⁶⁸ Presidente del primer Gobierno Vasco desde octubre de 1936 a junio de 1937, en Vizcaya. Luego vivió en el exilio, hasta su muerte en 1960.



discursos, no recuerdo si de José M.^a Pemán o de García Sanchiz o de los dos; en todo caso la retórica me impresionó. En el bar Acuario se reunían militares, notables alaveses y refugiados sobre todo de Madrid y de Bilbao y, desde sus mesitas, con aperitivos de Vermut, partían noticias «de buena fuente» que corrían como la pólvora. Pasó fugazmente Franco con su estado mayor y habló al público que se reunió en el Prado. Algunos de los mayores del colegio se escaparon al frente y volvieron a los dos días como héroes, pero con la cabeza rapada al cero. Pesqué cangrejos en el Zadorra, jugué al frontón y al fútbol y alguna vez monté un caballo alquilado en San Prudencio. Como no me pude matricular externo sino oficial, tenía que hacerme presente en el Instituto para asistir a alguna clase y atravesaba entonces el parque de la Florida fumando mis primeros cigarrillos. Por orgullo me pegué con algún compañero y aún lo sigo sintiendo cuando me acuerdo. Jesús, que terminaba el bachillerato, me controlaba y me protegía, y yo ayudaba a Manu, tres años más joven que yo y, ya desde entonces, de singular personalidad. Sacábamos buenas notas y nuestros padres podían estar pendientes de los parientes y de la guerra porque por nuestro lado no tenían inquietud. Todos guardamos un gran recuerdo de los amigos que hicimos y Vitoria pasó a ser ciudad especialmente querida en nuestra familia.

LAS ARENAS Y BURDEOS

Durante el tiempo que estuvimos ausentes de Plencia, nuestra casa fue ocupada por alguna gente desplazada,



pero cuando llegamos en junio, estaba ya libre y no había sufrido ningún desperfecto apreciable salvo la pérdida de muchos libros. Allí seguía la radio gramola *Lafayette*, con sus discos de Caruso, Conchita Supervia y Totti Dalmonte, que tanto nos gustaban. Nos sentimos bien con nuestros vecinos plencianos y procuramos la paz con todos.

Desde octubre de aquel año, 1937, Manu y yo nos incorporamos al Colegio de los Agustinos que se instaló en Las Arenas, en Lertegui, en la casa palacio de Sota. Estaba entonces incautada por el Gobierno de Franco y con los años, cuando se la compramos a Doña María Vilallonga de la Sota, vino a ser la sede y oficina principal de nuestra empresa Sener. Aunque recuerdo como buenos unos cuantos de sus profesores, ya no era el mismo ambiente verdaderamente excepcional del «Santa María». Teníamos el inconveniente de tener que tomar temprano el tren todos los días para el trayecto Plencia-Neguri, que duraba media hora, más las duras intemperies invernales en Plencia y en el trecho desde la estación de Neguri hasta el Colegio. Por la tarde había que coordinar nuestro viaje de vuelta.

El año anterior habíamos llegado a Vitoria como refugiados vizcaínos y fuimos recibidos con curiosidad y consideraciones especiales, pero los primeros días de los Agustinos, para los algorteñaños y areneros no éramos más que «plensianos», así que tuvimos que encrespar nuestras defensas, levantar la cabeza en los recreos y los estudios y, sobre todo, ser buenos compañeros hasta ganar la simpatía general. Estudiábamos en los viajes y aprovechábamos cualquier lugar y tiempo para poner



a punto las lecciones, aunque no nos era muy difícil porque la presión era inferior a la de Vitoria. El tren amplió nuestro radio de acción a lo largo del Abra, y, sobre todo, hicimos muy buenos amigos que hemos conservado toda la vida.

En el verano de 1938, al terminar el curso, fui a Burdeos y repetí allí el estudio del francés en el año siguiente, hasta que, al empezar la Guerra Mundial, en septiembre de 1939, me depositaron en la frontera española. Vivía en casa de Mr. Landon, en Talence, en el perímetro de la ciudad, cerca de los bulevares de circunvalación. Muy pronto aprendí a recorrerlos en bicicleta y a corretear por el centro. Iba alguna vez hasta la Gironde para ver los barcos y pasar los puentes, a la piscina municipal y al frontón del *Foyer du Soldat*, donde me encontraba con muchachos españoles de mi misma edad, refugiados del campo contrario, con los que trataba normalmente. De vez en cuando iba al colegio de los mariánistas de Cauderan y allí me esperaba siempre amable Mr. Gaston, que había sido profesor de mi padre en Vitoria; era alsaciano, llevaba *barbiche* blanca y tenía en su despacho los retratos de los generales Foch y Pétain. A él le contaba mis cosas y recurría para pedirle lo que necesitaba, para buscarme amigos y para quejarme de los periódicos franceses, como contaré. Visité un par de veces a mi prima Aurora, que estaba en una residencia en Soulac en la que teníamos amigos; nos bañábamos en el mar y cantábamos a dúo canciones españolas. Los dos veranos pasé unos días en Sarlat, en el Perigord, en la preciosa casa de los consuegros de los Landon, señores *paisans*, donde se hablaba francés y *patois*.



Edmond Landon, el hijo de mi profesor, se dedicaba a negocios relacionados con el vino y tenía un automóvil Peugeot. Me invitaba a acompañarle en sus correrías por los *chateaux* de la provincia, las bodegas de vino más famosas del mundo. Él y su gran amigo austriaco Franz B. me trataban muy bien, me llevaban al cine (estaba de moda el cómico Fernandel) y se reían mucho con *le petit espagnol*. ¡*Ce drôle de garçon!*

Mi profesor, Edmond padre, era alto, de unos sesenta años. Tenía pelo blanco, ya escaso, y poblados bigotes, también blancos. En Cauderan explicaba latín y literatura y tenía con mi padre el compromiso de darme una hora de clase de francés todos los días. Nos solíamos aposentar en dos sillas y una mesa junto a un peral, al linde del pequeño *jardin potager* de la casa. Empezábamos a las nueve de la mañana y, ya desde el primer día, nos tenía que levantar la voz de Mme. Landon, que nos llamaba a comer poco después de las doce. Mr. Landon se entusiasmaba con el latín y con la generación del francés, e igualmente del español, a medida que, por mis comentarios y respuestas, iba descubriendo nuevas analogías entre las dos lenguas. Solíamos leer un texto antológico francés, pero casi nunca llegábamos al final porque surgían continuamente preguntas, glosas y bifurcaciones literarias o históricas que encandilaban a Mr. Landon. Muy pronto me contagió sus afanes y me enseñó a gozar con el estudio simultáneo de nuestros idiomas.

Mr. Landon, como Mr. Gaston, era muy patriota. Los dos habían combatido en la primera guerra mundial y sufrían mucho con la incapacidad de Francia para



detener la marea alemana y por las humillaciones siguientes, pero tampoco eran muy anglófilos. Alguna vez vi a Mr. Landon llorar por su patria. A Edmond hijo, casado con Jeannette, mujer muy guapa con la que tenía una niña pequeña, parecía que no le inquietaba tanto el amor de Francia. Era hombre derecho y al tiempo bastante *bon vivant*. Recuerdo sus carcajadas cuando, con Franz, leía a Rabelais, de cuyo *Pantagruel* tenía un ejemplar ilustrado que nunca me quiso enseñar. Conservo siempre el recuerdo de su simpatía optimista y solo a última hora le vi preocupado por la guerra inminente. En septiembre de 1939 fue inmediatamente movilizado y no pude despedirme de él porque a mí me metieron en el tren y, avisados mis padres, me mandaron sin dilación a la frontera de Hendaya. Creo que en los años posteriores Edmond sufrió mucho, y así habrá sido, porque Francia fue derrotada y quedó dividida, sin rumbo. En 1940 tres cuartos de los franceses eran de Petain, que firmó la paz y colaboró con los alemanes por entender que así salvaba a su patria y, solamente en 1944, empezó a ser mayoritario el apoyo a De Gaulle, resistente a Alemania y aliado de Inglaterra, Estados Unidos y Rusia. Ese último año pasó por Madrid, camino de Argelia, alguno de mis amigos bordeleses.

En la casa de Talence se leían varios periódicos, pero el principal era *La Croix*, diario católico, de derechas y muy francés. Por mala comprensión de nuestra guerra y por simplismo político, asimilaba la España de Franco a la Alemania de Hitler y a la Italia de Mussolini. Sus puntos de vista eran los comunes en las democracias europeas, contrarios a los míos, que estaban fundamentados



en los de mi padre y en hechos que conocía por mí mismo. ¡Oh, ça c'est ne pas vrais! era una frase con la que empezaba muchas conversaciones mostrando algún titular de aquel periódico. Sostenía yo nuestra razón y explicaba que la guerra de España se había hecho en necesaria defensa de la religión perseguida y martirizada, y contra la revolución comunista, porque si no la combatíamos nos destruiría a todos. Muchas veces sentía el ardor de mi elocuencia juvenil y los ojos encendidos con pasión patriótica. En una ocasión Mr. Gaston me llamó a Cauderan y, ante media docena de personas mayores, que parecían importantes, contesté a preguntas y narré acontecimientos vividos por mí que desdecían el parecer de los católicos franceses, sumamente influidos por los medios de comunicación y por los políticos. Todo terminó penosamente para ellos y también para nosotros, que sentíamos afecto por nuestros amigos y por Francia, a pesar de las malas relaciones históricas con España, de los desgraciados Pactos de Familia, de Napoleón -que nos hizo tanto daño- y de su política más reciente, casi siempre adversa para nuestra patria. A mi hermano Jesús y a mí nos quedó, además del buen recuerdo de aquellas personas, el idioma y una gran proximidad con la cultura francesa que nos ha hecho disfrutar mucho toda la vida.

En cambio, a causa de la guerra, no pudimos llevar a cabo los planes de mi padre en relación con nuestros estudios en Inglaterra. Recuerdo que daba una gran importancia a los idiomas y quería que, como él, dominásemos el inglés. Para mi carrera era fundamental y lo estudié en el colegio, en la Escuela de Ingenieros, con su ayuda y por mi cuenta. Además, lo cultivé mucho en los



libros y revistas de arquitectura e ingeniería naval, y más tarde en novelas policíacas y libros de historia, que siempre me gustaron. Pero no tuve oportunidad de visitar el Reino Unido hasta 1953.

Durante aquellos años, en cambio, pudimos disfrutar de Plencia con las restricciones que imponía la guerra, que entonces aún no eran excesivas en lo material. Además, en el pueblo los ánimos eran buenos o al menos templados: las personas querían normalizar la vida y procuraban la paz y la alegría como buenos plencianos. Vivíamos ciertamente con las inquietudes de todos por la guerra misma y en cada familia por los suyos que combatían. Jesús Ruiz de Gorpegui Sendagorta, primo nuestro, soldado del batallón de Flandes, fue herido grave en el Bizcargui, en el frente de Vizcaya. A los pocos meses, en la toma de Llanes, en Asturias, resultó muerto su hermano Antonio, estudiante de Ingeniería Industrial, de los primeros falangistas de Bilbao, alistado en el tercio de Nuestra Señora de Begoña. Nuestro tío, Alejo Arámburu, capitán de Ingenieros⁶⁹ en la famosa IV Brigada de Navarra, combatió en Teruel y en el Ebro, en las más duras batallas de la guerra. Mi hermano Jesús, sin llegar a la edad mínima, después de navegar como escolta en barcos cargueros y de pasar por la escuela de marinería del *Galea*, a finales de 1938 embarcó voluntario en el *Mar Cantábrico*, mercante artillado y preparado como crucero

⁶⁹ Durante su servicio militar, antes de la guerra, siendo estudiante en Madrid, hizo un cursillo para Alférez de Ingenieros. Terminó la guerra como Capitán con varias señaladas condecoraciones.



auxiliar. Todos estábamos deseando que la guerra terminara pronto con la victoria y con la paz, como así fue en abril de 1939. En septiembre empezó la Guerra Mundial.

PRIMEROS AÑOS DE ESTUDIOS EN MADRID

En otro lugar de estos escritos, al comentar la vida de mi padre, expliqué las razones que le llevaron a desplazar la familia a Madrid. Llegamos a la capital en septiembre de 1940, el día antes de empezar las clases en el Colegio del Pilar de los Marianistas. Yo estaba inquieto y lleno de curiosidad, pero pronto me encontré muy a gusto. A Manu el ambiente le resultaba extraño y echaba en falta nuestra querida tierra, así es que pasó unas semanas de mal humor, pero pronto se hizo popularísimo en su curso. Los profesores eran excelentes, los compañeros simpáticos con nosotros y todo el colegio se movía en niveles superiores a nuestras experiencias anteriores, pero era tal nuestro deseo de que nuestros padres recibieran alguna alegría, en compensación del esfuerzo que estaban haciendo, que, en pocas semanas, nos pusimos entre los de cabeza de nuestras respectivas clases, siempre con boletín de notas de color rojo, que correspondía a las más altas.

En nuestra casa pasábamos frío y comíamos con muchas restricciones. En Madrid faltaba de todo; eran los años del hambre. La administración de los alimentos por parte de mi madre, que siempre se crecía en las dificultades, era cuidadosísima y su cocina ingeniosa, casi mágica. En otro orden de cosas, la organización econó-



mica de mi padre era estricta. Había bastante tuberculosis y se presentó una epidemia de tifus exantemático, el «piojo verde»; en el colegio nos explicaron qué era aquello y extremamos la limpieza en todo. Alguna vez íbamos al cine y también al fútbol cuando jugaba el Athletic, pero las diversiones se quedaban en el mismo Colegio y en la lectura, si los estudios lo permitían. Seguíamos la Guerra Mundial compartiendo el sentir de la mayoría de los españoles a favor de Alemania e Italia, aunque mi padre nos solía poner en guardia con su pronóstico de que las dos serían derrotadas si los Estados Unidos entraban en la guerra. Cuando Jesús, que era ya guardiamarina, llegaba con permiso de vacaciones lo celebrábamos con algo especial. Algunos de sus compañeros venían a casa y todo lo que contaban de los barcos de guerra –de cuáles valían más y cuáles menos, de sus ejercicios y maniobras, de sus jefes, siempre respetuosamente aunque a veces con guasa, y de sus días, con mil anécdotas–, nos atraía de tal forma que el café, o lo que fuera, duraba hasta las seis de la tarde. Nuestras dos hermanas iban al mismo colegio. Nos traían la alegría y las pequeñas historias de su mundo distinto y nos hablaban de sus amigas, que lo eran también nuestras. Los domingos íbamos a misa, a ser posible juntos, a la vecina Basílica de la Milagrosa, donde la Virgen recibió tantas confidencias y súplicas de la familia. Por la tarde solía salir con Juan Manuel Ruigómez Iza a dar un buen paseo por la Castellana y por el Paseo del Prado hasta el Hospital de San Carlos, donde su hermano Luis, médico, hacía guardias. La vista de aquellas filas de camas con enfermos graves, muchos tuberculosos, me removía y me hacía pensar a veces en dejar la ingeniería y emprender medicina.



Así, con la vida intensa que llevábamos, las preocupaciones materiales no nos podían ahogar.

Hoy, en tiempos de tanta miseria moral y también estética, se resalta lo sórdido del Madrid del hambre, del «estraperlo», de la oscuridad y la degradación, del Madrid de *La colmena* que describió Camilo José Cela, y se subrayan con los tintes más negros los vicios que acompañaron a la escasez. Parte de ello fue verdad, pero en modo alguno la verdad que vivía la mayoría de la gente. A fin de comprender y juzgar objetivamente lo que fueron aquellos años para España hay que recordar que estábamos en plena Guerra Mundial, recién salidos de la civil, aislados, sin comprometernos con ninguno de los dos bandos porque no nos convenía, que en 1942 también sufría toda Europa mil necesidades y miserias, y que tan sólo Portugal y España mantenían su independencia, además de Suecia y Suiza, las dos en abierta cooperación de negocios con la Alemania de Hitler. El resto del continente estaba bajo dominio de los nazis, invencibles en apariencia. Nosotros, en un país pobre, sin petróleo, ni materias primas, ni abastecimientos satisfactorios, ni máquinas, ni dinero y con los destrozos de la guerra como llagas abiertas que había que curar, nos bandeamos como pudimos para poder seguir viviendo. En medio de tanta destrucción y con tanta penuria, España tenía que olvidar toda política insegura y asentarse en la paz. Así lo hizo Franco. Los gobiernos aliados occidentales, aun con manifestaciones de antipatía, tuvieron que reconocer que España les podía haber creado gravísimas dificultades si se hubiera unido al Eje y, también, que era posible la invasión de la Península por Alemania. Rusia y los enemigos



de siempre procuraron nuestra destrucción pero no arrecharon de nuevo en sus ataques hasta que tuvieron clara la derrota de Alemania y empezaron a ordenar el mundo a su manera.

Junto a la dramática realidad de aquellas circunstancias nunca se podrá olvidar el sacrificio y la grandeza de espíritu de quienes, silenciosamente, poco a poco, sin apenas gestos, levantaron el país en circunstancias tan contrarias. Allí estaban, tan históricos como podían ser los personajes de Cela, la gran mayoría de los españoles que fueron sensatos, pacientes, laboriosos, tenaces y esperanzados. No se dejaron guiar por egoísmos y, salvo algunos políticos y pequeños grupos, que eran la excepción, buscaron la terminación de rivalidades inútiles. Querían trabajar en paz e hicieron lo posible porque las cosas mejorasen a pesar de tan grandes adversidades. Se vivía religiosamente, había mucho espacio para actividades a las que no llegaba el Estado, y las ideas vigentes no iban más allá de las de la derecha española antes de la guerra. La Acción Católica, en la que participé, fomentaba el estudio de la doctrina social de la Iglesia, apoyaba las justas reivindicaciones de los trabajadores y abría las mentes a consideraciones críticas. Conocí entonces al jesuita Padre Llanos, que trabajaba mucho con la juventud estudiantil de Madrid y años más tarde dijo haberse hecho comunista y se fue al Pozo de tío Raimundo, uno de los suburbios más pobres de Madrid.

¡Ideales! ¿Cuándo los tuvo más vigorosos la juventud española? Ahora todo aquello nos parece, y quizás fuera, algo excesivo, pero era como digo. En el



colegio nos presentaban como modelo a los «Cruzados del Ideal»; caballeros de la fe, limpios luchadores por la verdad y la justicia que defenderían su patria desde las carreras que iban a emprender. Futuros abogados, ingenieros, diplomáticos, militares, médicos o científicos, admirábamos a nuestros Reyes y Santos, a Cervantes y Garcilaso, a los descubridores y colonizadores con sus grandezas y miserias, al don Juan de Austria de Lepanto, a Santa Teresa y a San Juan de la Cruz, a Loyola y Elcano, a Churruga, caballero de las ciencias y héroe de Trafalgar. Sabíamos, con información quizás algo sesgada o incompleta, de Unamuno, Ortega, Maeztu, Benavente, Falla, Azorín, Juan Ramón Jiménez, Rey Pastor, Ramón y Cajal, de la Cierva, Torres Quevedo y de otros notables españoles de nuestros días. No eran simples idealizaciones ni fantasías, sino cimientos para nuestra fe en una España no maldita, no fatalmente condenada a ser pobre, despreciada y rebajada a los puestos secundarios de Europa, sino en una más normal, próspera y respetada.

Cuando revalidé el bachillerato, con exámenes en el caserón de la calle Santo Domingo, de la Universidad Central, sin esperar alguna marché a Plencia, donde estaba ya la familia. Disfruté muchísimo con el bote, con las pescas en el *Merche* y los dos tíos de nombre Alejo como patrones, con las excursiones al monte y en bicicleta, hasta Bermeo y Guernica, con la inolvidable pandilla que habíamos formado y con la lectura, cuya afición me crecía incontenible. Sin embargo, a medida que pasaban los días, mi pensamiento se iba más y más a la preparación para el soñado ingreso en la Escuela de Ingenieros Navales.



Para mis estudios en Madrid me decidí por la Academia Iribas, en la calle Infantas, a la que acudían la mayoría de los aspirantes a la Escuela de Caminos. Las clases empezaban a las siete y media de la mañana. Allí conocí a muchos que fueron luego notables ingenieros, entre ellos a Vicente Mortes, persona y político ejemplar, Ministro de la Vivienda y, durante años, amigo de veraneo de los tres hermanos. Al año siguiente, superado el primer grupo de asignaturas para el ingreso, fui a la Academia Gil Coca, especializada en Navales. Tuve profesores muy buenos, algunos extraordinarios. Puedo citar a Alberto Dou, Vilá, Jesús Iribas, Julián Marías –que nos daba clase de cultura–, los Larrea, Vicente Roglá, Gil Coca, Luna: algunos de ellos destacados en el mundo científico español. Por mi parte solo diré que nunca estudié tanto y di menos margen a mis gustos y diversiones. Todo era hacer problemas de matemáticas y estudiar teoría. Nunca olvidaré el empeño de mi padre para que los tres hermanos tuviésemos todos los libros recomendados por los profesores; nos encontró los textos de matemáticas de la Politécnica Francesa y muchos libros agotados que buscaba incansable en las librerías de viejo. Por primera vez en mi vida asistí a la ópera, en el teatro de la Zarzuela, con una buena compañía italiana; desde la claqué aplaudí una *Lucía de Lammermoor* con escenografía muy pobre, propia de los tiempos, cuyas arias culminantes conocía por la gramola de casa. Me gustó, pero no tanto como esperaba porque, por algún lado, me habían enganchado ya los grandes de la música sinfónica.

Con los primeros calores de junio llegaban los días del esfuerzo final, con algún trasnoche extremo, a



base de «simpatina». Desde casa, en la calle General Sanjurjo esquina Zurbano, oíamos los boleros y las rumbas de un baile de moda entonces, Jardines Abascal, que hacían más que difícil concentrar el pensamiento en abstractaciones. Mi situación se parecía a la de Ulises, atado al mástil de su nave para no ceder a la tentadora llamada de las sirenas:

*Llega acá..., gloriosísimo Ulises,
de tu marcha refrena el ardor para oír nuestro canto...*

Superadas estas circunstancias y entrenado, hasta la extenuación, en razonamientos y problemas matemáticos, aprobé el primer grupo de asignaturas para el ingreso en Ingenieros Navales después de un examen complementario –todo o nada– al que quiso someterme el catedrático de Trigonometría. Aquel día, mi padre, que había ido a buscarme a la Escuela, quiso que comiera algo antes de aquel examen y, como yo no quería nada, me llevó a una cervería cercana para que al menos tomase media cerveza y unas gambas. No probé absolutamente nada pensando en la resolución de triángulos esféricos, que era asunto antipático y deslizante. Al recordar aquello me suelo preguntar: «Pero, entonces, ¿había gambas en los bares?». Efectivamente, había patatas fritas, ensaladilla rusa, boquerones, tapas diversas y, en los mejores locales, almejas y gambas. El problema de los abastecimientos era la carestía de los alimentos principales en relación con los bajísimos jornales. Para aliviarlo, el gobierno proporcionaba, con las cartillas de racionamiento, arroz, aceite, azúcar, harina, algo de carne, garbanzos, otras legumbres y



tabaco a precios baratos. La solución no resolvía la escasez y cada producto tenía dos precios muy diferentes. Con la pobreza agrícola de aquellos años, la mala distribución y el hambre consiguiente, habían aparecido el estraperlo y los estraperlistas, el control policial de los abusos y una cadena de intervenciones que unas veces eran efectivas y otras solamente fuente de negocios sucios. Al perro flaco todo le son pulgas pero, a pesar de todo, nuestro arruinado país se iba levantando, lo cual no era fácil porque el aislamiento de España era casi total y nadie nos ayudaba.

MUERE EL ABUELO PEDRO

En agosto murió, con gran paz, mi abuelo Pedro Arámburu, que tanto gozaba con nosotros. Era el mejor amigo de mi padre, cabal en todo y cristiano sin tacha, que nos dio ejemplo inolvidable; se interesaba por nuestros estudios y se alegraba con nuestras llegadas a Plencia y con las noticias que le llevábamos. Había sido compañero de Miguel de Unamuno en el Instituto de Bilbao y en la Universidad de Madrid, y, en ocasiones, recibió su visita en la tertulia de la rebotica de la Farmacia de Plencia a la que, desde su establecimiento en 1888, solían acudir personas interesantes. La abuela María fue, más que nunca, el corazón de la familia.

En aquel entonces se guardaba con rigor el luto, así que los días de fiesta, como había música y no procedía ir al Astillero, salí varias veces a la mar con Carmen, mi hermana, para charlar largamente en el *Gloria*.



Recuerdo que era un buen bote aunque, con su vela latina, no orzaba mucho. En una ocasión nos dejamos ir con el viento sur y tuvimos que volver remando, hasta bien entrada la noche, contra el viento que había arreciado y la corriente de la bajamar. Hay que tener cuidado con lo fácil.

Pasan los años y el recuerdo de los dos abuelos Pedro y María sigue vivísimo. El lazo de amor y agradecimiento que me une a ellos durará siempre.



Cuatro generaciones: María mi abuela, Carmen mi madre, Carmen mi hermana y Tomi

LA GUERRA, TERRIBLE HASTA EL FINAL

Mientras tanto, los grandes de la tierra y de la guerra, centrados en su lucha mortal, amenazantes, nos miraban de reojo por la importancia de la posición estratégica de España. Pero, de momento, unos y otros preferían dejarnos en nuestra precaria paz. En el año 1941 Alemania, dominadora total de Europa, invadió Rusia, y Japón atacó Pearl Harbour por sorpresa. Los norteamericanos declararon la guerra a los japoneses y se alinearon con los aliados frente a Alemania e Italia. La guerra se hizo mundial al extenderse a todos los continentes y a los cinco



océanos. En el año 1942 fue el invierno de Stalingrado, el combate naval de Midway, el contraataque desde Suez de Montgomery contra Rommel, y el desembarco de los norteamericanos en Marruecos. El resultado de la guerra empezaba a bascular. En la primavera de 1943 los alemanes e italianos tuvieron que retirarse de África, los americanos desembarcaron en Sicilia y luego en Italia, que se rindió; Mussolini fue destituido y al poco terriblemente ejecutado. En junio del año siguiente, 1944, comenzó la operación militar más impresionante de la historia: cuatro mil barcos y once mil aviones participaron simultáneamente en el desembarco aliado en Normandía, que se afianzó solamente después de durísimos combates durante más de un mes. París fue liberado en agosto. Alemania, empujada desordenadamente por Rusia, retrocedía en el este, abandonaba Grecia y los Balcanes, resistía en Polonia y Hungría, daba terribles coletazos en el frente occidental y lanzaba sus misiles sobre Londres. Los aliados finalmente, combinaron sus ofensivas con eficacia definitiva sobre una Alemania destruida por terribles bombardeos, en la que combatían soldados de quince años. Tanto rusos como americanos, franceses e ingleses, desconfiando unos de otros, se apresuraron en sus avances para alcanzar los mayores territorios posibles; los rusos llegaron los primeros a Berlín, Hitler se suicidó y el 7 de mayo de 1945 el almirante Doenitz rindió definitivamente Alemania. En el Pacífico, después de tres años de durísima lucha, isla por isla, cuando Japón estaba prácticamente vencida, el Presidente Truman –quizás desconociendo el estado de su adversario– lanzó sobre Hiroshima, el 6 de agosto, la primera bomba atómica de la historia. Y a los dos días una segunda



sobre Nagasaki. El mundo quedó estremecido. Japón negoció la paz, que se concluyó aquel mismo mes. Así terminó la Guerra Mundial, después de casi seis años de lucha, en los que murieron setenta y tres millones de seres humanos⁷⁰.

A través de los periódicos de aquel entonces, la radio y el *Nodo*, los españoles seguimos los acontecimientos bélicos con gran interés al principio, pero con creciente distanciamiento a medida que la guerra avanzaba, salvo en lo concerniente a la lucha contra el comunismo, viva por los dos lados. Las noticias bélicas llegaban retocadas por el Gobierno y filtradas por las mismas naciones combatientes, o no llegaban, y nuestra capacidad para enjuiciarlas era, lógicamente, muy limitada. La dureza de la lucha y los cambios de fortuna militar anulaban las certezas y nuestra propia debilidad enfriaba pasiones y partidismos. Claro que, a pesar de estar inmersos en los estudios, vivíamos y discutíamos las noticias destacadas, las operaciones terrestres y navales más determinantes, la personalidad de los grandes líderes, de los almirantes y generales, los nombres de los portaviones y acorazados y los tipos de aviones de combate, pero hoy tengo la impresión de que mis conocimientos sobre la Guerra Mundial vienen principalmente de lecturas posteriores. Tampoco recuerdo que el ambiente entre mis compañeros de la Escuela de cursos superiores fuera de excesivo interés por lo militar. En los pasillos, la guerra

⁷⁰ Cifra tomada de la *Historia breve del Mundo Contemporáneo*, de José Luis Comellas.



no era el primer motivo de conversación. Estudiábamos teoría del buque, hidrodinámica, estructuras, construcción naval, termodinámica, máquinas marinas, electricidad, inglés, alemán y algunas otras asignaturas entre las que los armamentos no tenían relevancia alguna. De entonces vino ya mi idea, confirmada repetidamente con los años, de que el régimen de Franco no favorecería la industria naval militar excepto por dar algún trabajo a los astilleros anejos a los tres arsenales. Lo mismo valía para la aviación y el ejército de tierra. La guerra mundial fue guerra tecnológica y, finalmente, venció la más potente tecnología. Era evidente que los artefactos y sistemas de guerra serían cada día más sofisticados y que, por costosos, nos quedarían lejos.

EN LA ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES

En 1943 aprobé el segundo grupo de asignaturas para el ingreso en la Escuela. Lo más difícil estaba hecho. Sin cometer tonterías y estudiando con normalidad sería ingeniero naval en unos años. En aquel chalet, pequeño palacete, de la calle O'Donnell esquina Narváez donde estaba la Escuela, éramos muy pocos, sesenta o sesenta y cinco estudiantes, y nuestro curso era el más numeroso. Entre mis compañeros de promoción estaban Gregorio López Bravo, Fernando del Molino, Manuel Costales, Fernando Aguirregómezcorta, José Antonio Lacort, Gonzalo Aguirre, Florentino Moreno, quizás con los que más me relacioné, hasta veinticinco en total, con quienes mantuve siempre la amistad ganada en la estrecha convivencia de



la Escuela⁷¹. De la promoción justamente anterior vinieron a ser muy buenos amigos Gonzalo Ortiz de Zárate, Agustín Avilés, Javier Pinaicho y Rafael Amann, que se unieron a nosotros en la Milicia Naval Universitaria. De los más avanzados recuerdo también a todos: Herranz, Mazarredo, Lasa y Tejada, los dos guipuzcoanos, Figaredo, Delgado, Godino, Cominges, Moya⁷², Adolfo Rodríguez Vidal (que se ordenó sacerdote del Opus Dei, pasó el resto de su vida en Chile y fue Arzobispo de Santiago), Roberto Berga (con quien años después competí duramente, y perdí, en el terreno de las ideas sobre la construcción naval española), Luna, Brullala, etc. Vivíamos compartiendo estudios y descanso con una comunicación muy viva entre todos. No era posible escapar a la crítica de los compañeros y nos conocíamos



Rafael Amann, Agustín Avilés
y Enrique de Sendagorta
en Tetuán

⁷¹ También eran de mi promoción: Francisco Bembibre, Rafael de la Rosa, Fernando Micó, Eduardo Olgado, José M.ª Blanco, Fernando García Vicente, José Magaña, Luis Parres, Bartolomé Corominas, Ángel Azofra, Manuel Baquerizo, Joaquín Balsalobre, Antonio Prego, Joaquín Rovira, J. José Chico y Carlos Colomer.

⁷² Carlos Moya era alférez de navío y estaba destinado en Mahón cuando empezó la guerra. Salió vivo de dos fusilamientos y ametrallamientos en las matanzas del Penal de Penitas, en la Mola, en las que quedaron 16 supervivientes de los 148 presos que allí estaban, como cuentan Fernando y Salvador Moreno de Alborán en su libro *La Guerra silenciosa y silenciada*.





*Veinticinco aniversario del fin de carrera de Ingenieros Navales,
con D. Felipe Garre*

bien en pocas semanas porque, en aquel ambiente pequeño y abierto, los defectos y las virtudes aparecían inmediatamente. Nuestros profesores fueron Rodrigo, Leiva, los La Cierva, Fernández Ávila, Laffita, Barcala, Crespo, algunos otros y Felipe Garre, el Director. Con sus más y sus menos, el conjunto era bueno y nos prepararon comparativamente muy bien en relación con los ingenieros navales de otros países, como más tarde pudimos comprobar.

Al poco de conocernos, Gregorio López Bravo y yo nos hicimos íntimos amigos. Sobre él, tan extraordinario en todo, escribí cuando en 1985 murió al estrellarse en el



Monte Oiz el avión de Iberia que le llevaba desde Madrid a Bilbao, en jornada de trabajo, después de una vida muy destacada en lo profesional y brillantísima en lo político⁷³. Fue Ministro de Industria y Ministro de Asuntos Exteriores; luego, en el principio de la transición política fue propuesto para Jefe de Gobierno por el Consejo del Reino cuando fue elegido Adolfo Suárez. No repetiré aquí lo escrito entonces sobre persona tan cabal y superior, salvo cuando quiera reflejar mejor lo que era la España de aquellos años y añadir recuerdos vitales de los días que compartimos.

Fernando del Molino, Gregorio y yo íbamos al almón en los estudios y muchos días caminábamos juntos desde la Escuela hasta nuestras casas, que estaban en el mismo barrio. En aquellos paseos hablábamos de los estudios, de la profesión, de nuestros ideales y de nuestro futuro. Comentábamos nuestras lecturas, que iban desde *La Codorniz*, Fernández Flórez y Noel Clarasó hasta Ramiro de Maeztu, Unamuno y Ortega pasando por Baroja, Dostoievski, Chesterton y García Lorca. Como todos los españoles, discutíamos de fútbol pero también hablábamos de España, e iban apareciendo nuestros conceptos del amor y de la vida. Aquella amistad nuestra fue haciéndose seria. Y más cuando, a lo largo del tiempo, en las conversaciones aparecían nuestras relaciones con Dios y el servicio a los demás. Las ideas brotaban sin grandes palabras, como de un manantial escondido pero caudaloso y siempre vivo.

⁷³ *Gregorio López Bravo, visto por sus amigos*. Coordinador Miguel Álvarez Morales, Madrid, 1987.



En general, el ambiente en la Escuela era bueno. Lógicamente, como en cualquier grupo de estudiantes, había un poco de todo, pero prevalecía una actitud responsable ante la vida. En mayor o menor grado todos sentíamos la preocupación por lo social, lo político y lo religioso en términos personales. Prácticamente no se recibían impactos políticos, ni entre los alumnos se apreciaban diferencias sustanciales de opinión sin que ello significase que no hubiera falangistas y liberales. Coincidíamos en ideas de servicio, de justicia y de mejoramiento de la condición de los españoles por el trabajo, a través de lo industrial y de lo mercantil. Sin embargo, por los terribles efectos de nuestra guerra, o porque los afanes eran otros, sentíamos muy pocas tentaciones de meternos en estudios ni discusiones políticas o ideológicas. La clave estaba en la valoración del trabajo como dignidad y como hecho de significación social y moral superior a la meramente económica, aún cuando ésta fuera siempre de importancia imperativa. Con la perspectiva que dan los años pienso que a nuestra formación le hubiera venido muy bien algún estudio, aun elemental, de teoría económica e historia de la economía.

En la Escuela teníamos una conferencia de San Vicente de Paúl que funcionaba con toda naturalidad y contaba con la ayuda de muchos de los compañeros. Nos reuníamos en un aula cualquiera, hablábamos de las necesidades que habíamos encontrado, dábamos algún dinero, buscábamos ayudas y, cuando teníamos algún rato libre, o los domingos, íbamos a Carabanchel. Allí abundaba la miseria, muchas casas eran chabolas y las calles barrizales. Un día festivo, recuerdo que soleado,



justo después de comer, Gregorio y yo fuimos a visitar a unas familias necesitadas. Después de mucha cola, tomamos el tranvía que partía de la Plaza Mayor y por la calle Toledo llegaba al puente sobre el Manzanares antes de entrar en Carabanchel. Iba abarrotado, con la gente colgada en los estribos. Cuando estábamos en la parada final de la Cuesta de Toledo, en la plaza del mismo Puente, otro tranvía que bajaba desde la Puerta perdió los frenos, tomó velocidad y se estrelló contra el nuestro. Fue un accidente muy grave con muchos heridos y algunos muertos. Gente, horrorizada, se había arrojado fuera del tranvía golpeándose con los postes centrales que sostienen los cables. Otros viajeros quedaron atrapados entre hierros, astillas y cristales, y algunos, como nosotros, salieron por el aire golpeándose en los adoquines de la plaza. Gregorio y yo estábamos en la plataforma trasera que recibió el golpe. Cuando recuperé la conciencia, me encontraba a bastantes metros del tranvía, en el suelo; Gregorio estaba en pie, atendido por personas que nos llevaron a un bar de la misma plaza. Allí comprobamos que estábamos bien, salvo magulladuras, rasponazos de cristales y algún destrozo en la ropa. Nos quitaron el susto haciéndonos beber cazalla. Tuvimos que ir a declarar a la Comisaría. Soy incapaz de describir las escenas que vivimos entre la mucha gente que allí acudía. Unos buscaban a otros accidentados; otros lloraban por sus pequeñas, para ellos grandes, cosas perdidas; unos hablaban airados, otros guardaban un silencio alejado, dramático. Con la sacudida de la desgracia, entre llantos y quejas, afloraba la ignorancia. Volvimos a casa tarde. Impresionados por lo que habíamos vivido, nuestra conversación apasionada fue derivando hacia los problemas del mundo obrero.



Recuerdo que comentamos la novela de Pío Baroja, *Aurora roja*, que yo había leído por aquel entonces. Atrás quedó lo concreto del accidente y las escenas de la Comisaría, pero lo vivido quedó como un hecho más que alimentaba nuestros deseos callados de luchar contra la ignorancia y la pobreza⁷⁴.

VIAJES DE PRÁCTICAS

Durante el curso hacíamos viajes de prácticas para visitar industrias y astilleros de toda España. Fuimos a Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Bilbao, Ferrol, Vigo, Reinosa y alguna otra ciudad de importancia en lo naval. Eran tiempos de muy baja actividad, especialmente en los astilleros, porque faltaba acero y toda clase de materiales y máquinas, pero en todas partes se esperaba que las cosas cambiaseen pronto. Nos recibían con una hospitalidad generosa que nos hacía felices y además era signo de esperanza, porque, como nos dijo formalmente el director de Altos Hornos de Sagunto, muy optimista después de una opípara comida en su factoría, la industria florecería con el empuje de nuestra generación de ingenieros.

En 1941 se había creado el Instituto Nacional de Industria, cuyo primer Presidente fue Juan Antonio Suanzes, ingeniero naval, hombre de gran capacidad, líder poco común y patriota de probado celo. No está suficiente-

⁷⁴ Este párrafo completo está trascrito de mi contribución al libro *Gregorio López Bravo, visto por sus amigos*.



mente estudiada su persona ni su política. Los críticos la centran solamente en las ideas de nacionalización y autarquía entonces bastante extendidas en Europa⁷⁵, y fáciles de condenar hoy con la perspectiva del tiempo. A mi entender, Suanzes, a quien conocí y traté, no era un político estatalista sin más, sino un gran emprendedor de formación y carácter militar que rompió frentes y sacudió al país con la intención primordial de potenciar su capacidad industrial autónoma. Lo logró en muy buena medida, aunque perturbó la economía por la rigidez de sus ideas y su intervencionismo, en mi opinión, contraproducente. Desde la política de liberalización de la economía en la que participé, nuestro andar fue mejor fundamentado y más propio de una nación moderna con vocación de competitiva. Pero eran ya otros tiempos. En los de nuestros viajes de prácticas apreciamos claramente que había dos concepciones sobre cómo industrializar España y, junto con ello, para nosotros directamente, dos formas muy distintas de orientarnos en la elección profesional: bien en las empresas nacionales, término que me molestaba mucho por lo que tenía de excluyente, o en las privadas, posibilidad que tampoco me gustaba porque apuntaba al interés menos general, aunque no fuera así. Entonces se necesitaban las dos y, a pesar de que ya se intuían los inconvenientes que traería el INI, no era cosa de discutir lo que nos venía dado. Cuando visitamos Bilbao cinco compañeros, Gregorio López Bravo, Gonzalo Aguirre, Juan Antonio Lacort, Manuel Costales y yo,

⁷⁵ La victoria laborista de Atlee en 1945 en el Reino Unido llevó a una política de nacionalizaciones masivas. Francia en aquellos años estatificó todas sus industrias básicas e Italia impulsó el IRI.



decidimos solicitar trabajo a la Naval de Sestao, –factoría de la empresa privada de S.E. de C. Naval, S.A.– que nos pareció el mejor y más prometedor astillero. Casi la mitad de la promoción se colocó en las Empresas Nacionales Bazán y Elcano.

Cuando pienso en esos años del final de la carrera me acuerdo siempre de Gonzalo Ortiz de Zárate, ya fallecido, que hacía la milicia con nosotros y formaba parte del grupo de amigos más próximos. Tenía alguna insuficiencia respiratoria y a veces lo pasaba mal con los ejercicios militares, pero lo sobrellevaba con gran hombría y deportividad. Los compañeros notábamos que, sin perder en nada la camaradería, Gonzalo tenía una vida suya guardada, distinta a la compartida con nosotros. Unos sospechábamos que sería por alguna vocación y lo respetamos, pero otros eligieron bromear a su cuenta. Un día de la primavera de 1946, Gonzalo nos reunió con unas cañas de cerveza a los seis que éramos sus mejores amigos y, en confidencia seria y llena de afecto, nos dijo que era Numerario del Opus Dei. Nos explicó brevemente lo que era la Obra y cómo él había comprometido su vida entera. En nosotros saltó la amistad por encima de todo, porque Gonzalo se la ganaba siempre y aquel día más que ningún otro, así es que le dijimos que nos ocuparíamos de poner fin a cualquier comentario que no fuera absolutamente respetuoso con él y con el Opus Dei. Unos le sonreímos, otros le dimos un abrazo y todos le vinimos a decir que le admirábamos. Al poco tiempo me invitó a un retiro espiritual en la residencia de estudiantes de la Moncloa y fui con él; recuerdo aquel día como muy positivo para mí, aunque hoy no puedo precisar lo que allí escuché.



Durante el viaje de prácticas que hicimos en 1946 a Barcelona, fui hasta Rosas para visitar a mi hermano Jesús, entonces alférez de navío, que estaba de segundo en la lancha torpedera⁷⁶ 26 que, con su pareja la 27 y un pequeño guardacostas⁷⁷, era todo el despliegue naval militar de España para combatir desembarcos de «maquis» o incursiones de fuerzas importantes. Hay que pensar que los «maquis» ya se habían internado a lo largo de los Pirineos, incluso antes de la cumbre de los aliados en Postdam y de la reunión de la ONU en San Francisco, en las que quedó consagrada la excomunión política de España por ser un «peligro para la paz mundial». Los vencidos de nuestra contienda que pululaban divididos en distintos gobiernos en el exilio y partidos políticos erráticos, pretendían forzar el cambio a su favor o detonar de nuevo la guerra civil para que las grandes potencias vinieran a imponer su orden en España. Casi todas las naciones, en lugar de promover con realismo una conciliación, o al menos intentarla, retiraron de Madrid a sus embajadores, cerraron las fronteras y lanzaron contra nosotros su potente propaganda, pero todo ello les fue contraproducente, porque España entera se unió contra aquellas intromisiones y ataques tan ruines, promovidos

⁷⁶ Estas lanchas tenían 35 m de eslora, 3 motores Mercedes Benz de 2.000 C.V. cada uno, al máximo alcanzaban 40 nudos, e iban armados con dos tubos lanza torpedos y una ametralladora. Para no gastar combustible fueron remolcadas desde Cádiz hasta un puerto en la costa de Gerona.

⁷⁷ Estaba en Barcelona el cañonero *Eolo*, que era poco más que un guardacostas.



por políticos ansiosos de poder, personas en general de muy gastado prestigio, marxistas y autoproclamados demócratas, con los nacionalistas y con los monárquicos de don Juan de Borbón⁷⁸, que resultaron ser todos ellos muy malos analistas de nuestra realidad. España estaba en otros afanes bien alejados de las contiendas ideológicas que tanta desgracia nos habían traído, y todo Madrid se manifestó espontáneamente en la Plaza de Oriente para decir que nos dejaran en paz y apoyar a Franco. No pasó nada, excepto que, por algún tiempo, se acentuó nuestro aislamiento oficial en un entorno que nos era aún más adverso con los laboristas de Atlee⁷⁹, en el Reino Unido, y la fuerte presencia comunista en los gobiernos de Francia e Italia. Nos favorecía que la sima entre la URSS y los Estados Unidos se hiciera cada día más profunda. En dos o tres años, las aguas volvieron a su cauce y, con algunos cambios, nuestra imagen fue mejor aceptada, aunque siempre con serias limitaciones. Quedó la terca excepción del gobierno de México, que prefiero no calificar, y la cerrada enemistad de Rusia. Gregorio López Bravo, que sería Ministro de Asuntos Exteriores y abriría, con su visita a Moscú en 1970, las relaciones con la URSS, estuvo en la Plaza de Oriente como un estudiante más con todos los compañeros.

⁷⁸ El manifiesto de 1945 de don Juan fue, con rarísimas excepciones, muy negativamente comentado por los estudiantes.

⁷⁹ Los laboristas ingleses eran entonces mucho más radicales que ahora. Atlee se había hecho presente en la guerra de España y aparece en las fotografías con el puño cerrado en alto.





Milicia Naval Universitaria. De pie, de izquierda a derecha: José Antonio Lacort, Rafael Amann, Gregorio López Bravo y Fernando Aguirregómez corta. Sentados: Agustín Avilés y Enrique de Sendagorta

LA MILICIA NAVAL UNIVERSITARIA

Durante los veranos hacíamos el servicio militar incorporados a la Milicia Naval Universitaria, de la que formamos la primera promoción, con otros estudiantes de náutica, medicina y derecho. Nuestro primer acuartelamiento fue la Escuela de Suboficiales de San Fernando, que había sido anteriormente Escuela Naval Militar, ya trasladada a Marín. Durante el primer mes, julio de 1944, hicimos mucha instrucción, ejercicios militares, remo en los «bombos» de La Carraca y tiro de fusil. En otros terrenos tuvimos que emprender la más feroz lucha individual y



colectiva contra piojos y chinches que plagaban nuestras literas y el edificio entero.

Los sábados formaba toda la Milicia presidida por su Comandante, el capitán de Fragata Cantalejo, que pasaba revista y en alguna ocasión nos dirigió unas palabras. Después, con los soldados cuadrados en posición de firmes, un suboficial leía un par de artículos del Código de Justicia Militar para que nos enteráramos de que si se abandonaba la guardia, se retrocedía en combate o no se cumplía en algo importante, es decir casi todo, la pena era el fusilamiento. El domingo volvíamos a formar para oír la Santa Misa y una vez terminada se cantaba la Salve marinera:

*¡Salve, oh Reina de los mares
De los mares iris
De eterna ventura!
¡Salve, oh Reina de hermosura
Madre del Divino Amor!*

Desfilábamos en bloques cerrados, de diez o doce en fondo, con muy poco espacio entre filas. La forma resultaba espectacular, sobre todo cuando sonaba la banda de música o cantábamos con buen aire. He leído en Ortega y Gasset que Tirteo, ridículo general ateniense, viejo y cojo, hacía marchar a la tropa con cánticos y eleñas de ritmo arcaico, que eran la risa de la juventud pero iban muy bien para la unidad de marcha y el movimiento de la falange. A nosotros nos pasaba lo mismo. Un buen día entonamos la canción lequeitiana *Antero Txaparrotia*, que conocíamos casi todos, y la coordinación fue perfecta, con mucho garbo militar. Le debió de gustar al



sargento que nos mandaba porque al día siguiente nos ordenó cantarla de nuevo:

- ¡A ver, Zendagorta! ¡Esa canción alemana que les sale tan bien!

- ¡Antero Txaparro! -... incoé yo fuerte y claro. ¡Un!..., ¡dos!..., ¡tres!...-, marqué el ritmo y la entrada, y cantamos todos:

*Antero txaparro, sinkarren bigotia
Haretxek ei dauko, preso tximinoia⁸⁰.*

Lo repetimos un par de veces y resultó formidable.

Por la tarde, previa revista en la que teníamos que presentarnos con el «uniforme de paseo y botas» bien limpios y nuestros rostros perfectamente afeitados, salíamos los frances de guardia a disfrutar un poco en el pueblo, comprar lo que necesitáramos y encontrarnos en el Casinillo de la Almiranta o en La Mallorquina con las amigas de San Fernando, que eran muy simpáticas. Algún día nos acercábamos a la taberna de El Pálido a reforzar nuestra dosis de proteínas, que en el rancho era minúscula. Cuando nos tocaba guardia, teníamos muchos ratos libres; dormíamos, escribíamos a la familia, leímos y, para merendar algo, nos acercábamos a la verja del

⁸⁰ Estos dos versos cuentan algo de Antero o Antón el pequeño, el Txaparro, con bigote y cigarro, pero, a pesar de haber preguntado a varios euskaldunes nadie ha sabido darme una traducción de tal habla, muy local, que se usa por chistosa.



recinto, donde siempre había chavales que nos ofrecían racimos de uvas.

Aquel primer año embarcamos en los minadores *Neptuno* y *Júpiter* y navegamos a Canarias, claro que a cuatro o cinco nudos para consumir el mínimo combustible. En el viaje hacíamos guardias en máquinas y en cubierta y recibíamos instrucción. Al ponerse el sol formábamos en popa y cantábamos la Oración:

*Tu que dispones de cielo y mar
haces la calma y la tempestad
ten de nosotros, Señor, piedad
piedad Señor, Señor piedad.*

Con la luz del ocaso, el movimiento del mar, el silencio y las voces de todos, la súplica nos salía del alma. A mí me llevaba a la música callada de mis «gravedades» en el Castillo de Górliz. Ahora, después de tantos años, los compañeros reconocemos aún aquella presencia tan próxima de Dios.

Nuestro soldado era la cubierta de minas, vaciada para hacernos sitio en el barco. Dormíamos en coys⁸¹, unos más altos, otros a media altura y otros sobre la cubierta y, cuando se mantenía un cierto orden, lográbamos comodidad bastante. Lo peor era la falta de agua dulce, que estaba racionadísima excepto para beber.

⁸¹ Trozo de lona, similar a una hamaca, que se cuelga y sirve de cama a bordo.



Las Palmas, después de unos diez días de mar, nos pareció un paraíso. Luego Tenerife fue la confirmación de que nada como estar en tierra y disfrutar de la hospitalidad de canarias y canarios, que nos traían y nos llevaban sin que pagáramos un refresco. Afortunadas las islas y afortunados nosotros.

En el año 1945 nuestro viaje fue a Baleares, donde tocamos Soller y Palma de Mallorca. Estábamos ya acostumbrados al *Neptuno* y nos considerábamos veteranos. Los estudiantes de ingeniería trabajamos en planes para reaccionar ante averías producidas en combate en los distintos servicios de agua, vapor y electricidad del barco. Hicimos algo, pero poco. La verdad es que la Marina de Guerra, que nos hizo mucho bien, nos podía haber sacado bastante más partido.

El día del Carmen, santo de mi madre y señaladísimo en mi familia, fondeado el minador en la bahía de Palma, me libré de la guardia y la nostalgia a la que conducía la inactividad en el barco, casi vacío de compañeros, gracias a que el Almirante Jefe de Baleares nos invitó, a una docena de milicianos, a una recepción que daba en el Castillo de Bellver. Tuve ocasión de hablar animadamente con mallorquines y algún alto oficial y comprobé, una vez más, que los vascos teníamos la simpatía de la gente desde el primer momento. La noche fue muy agradable en aquel lugar tan privilegiado. Al día siguiente salimos de nuevo a la mar. Con escalas en Almería y en Málaga, y, con dolor al pasar frente a Gibraltar, tocamos Ceuta con el aliciente de pisar África, conocer Tetuán y darnos una vuelta por el



zoco para recibir allí la primera lección de cómo había que estar vigilantes y no fiarse de los moros. En el rancho nos dieron huevos fritos y aclamamos ruidosamente al cocinero porque no los habíamos visto nunca en el barco. Finalmente volvimos a la rutina de San Fernando, que rompíamos de vez en cuando para conocer mejor Cádiz y aquellos pueblos andaluces próximos tan bellos y de tanta personalidad. En una ocasión cinco o seis compañeros del grupo, después de dura negociación, alquilamos un automóvil con gasógeno para ir a los toros en el Puerto de Santa María. El vehículo se paró poco después de Puerto Real y, bajo un sol de justicia, en camiseta para no ensuciar el uniforme blanco, nos pasamos un par de horas hurgando en la gasificadora de carbón hasta que, cuando ya desesperábamos de salir de allí, el coche arrancó y, por los pelos, llegamos a la corrida, que era un mano a mano de Manolete y el mejicano Arruza, más un toro de rejones para Álvaro Domecq. No olvidaré nunca la alegría de aquella plaza y la fiesta que nos dieron tan excepcionales toreros.

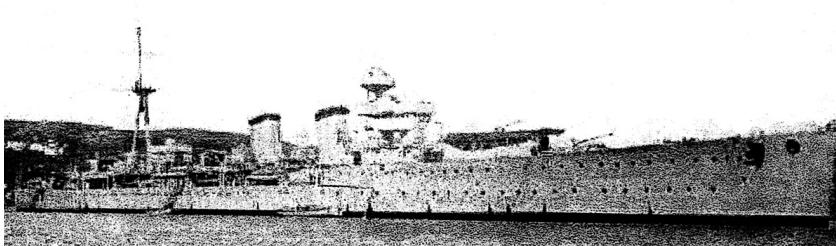
Muchas son las lagunas de mi memoria pero el mismo escribir me trae recuerdos, aunque mal perfilados, que sólo son la emoción de las cosas. ¿Cuándo aprendí a discernir unas alegrías de Cádiz de unos tientos? ¿Cuándo supe anticipar la gracia del remate de unas bulerías? ¿Cuándo oí cantar por primera vez a mi querido compañero Fernando del Molino, hijo del maestro de Lepe, hombre de alma fina y corazón sin rincones, aquel fandango de su tierra que tanto le gustaba?



*Los surcos de una besana
están llenos de terrones,
y tu cabeza serrana
está llena de ilusiones...
pero de ilusiones vanas.*

En los barcos eran muchos los malagueños, los gaditanos, los de los Puertos, los de Rota y de Chiclana. Un año, no recuerdo si en el *Neptuno* o en el *Cervera*, casi todos los de mi rancho eran de Andalucía La Baja. Cuando me tocaba guardia en calderas –donde nunca iba un oficial– procuraba llevar conmigo a tres o cuatro de aquellos «cantaores» de nacimiento para escuchar lo popular, que brotaba de sus gargantas limpio como el agua de la sierra. Voces quebradas para joyas del decir con gracia que nunca se editaron. Luego, años más tarde, fueron los «tablados» en Madrid, a donde había que llevar a los clientes extranjeros que querían ver y oír flamenco. A veces eran buenos pero yo me acordaba siempre de los de la mili, y también de los amigos de Esteban Benítez, compañero ingeniero naval, padre de diez hijos y director de los Astilleros de Sevilla. Él sí que tenía «cantaores», hermanos mayores macarenos, toreros de cartel, bailaoras, un enano y hasta el Cardenal de Sevilla, a quien procuraba atender en todo lo que pidiera. ¡Qué hombre más generoso, Benítez! Años más tarde, por nuestra amistad con José Luis Ybarra, casado con Teresa Osborne, siempre hospitalaria, íbamos a su casa en Ferias. Carlos Sundhein siempre nos invitaba a una gran fiesta flamenca que organizaba en su preciosa casa de la Avenida de las Palmeras. Allí escuchamos a Beni el de Cádiz, a La Librera, a Antonio Mairena y a lo mejor del cante grande de aquellos tiempos, que según creo fueron excelentes.





El Almirante Cervera

El último verano, el de 1946, nos destinaron a los cruceros *Galicia* y *Almirante Cervera*. Me correspondió este último, que estaba en El Ferrol. El *Cervera* tenía categoría en todo, desde la artillería de 6 pulgadas y sus turbinas con 80.000 CV de potencia, a su misma estética y el prestigio de su Comandante, el capitán de Navío don Faustino Ruiz, que había sido muy celebrado director de tiro del *Canarias* durante la guerra. Sólo por el respeto que le teníamos todos, oficiales, suboficiales y marineros, el barco estaba tan perfecto en todo como podía estar aquel crucero ya viejo. Salimos de maniobras junto con el *Canarias* y media docena de barcos más; hicimos ejercicios de tiro, de remolque y de trasvase de combustible en alta mar y finalmente una operación de simulación de combate. Me correspondió estar en dos puestos: en máquinas y en el tiro, donde llevaba el alza de uno de los cañones de proa. En la sala de turbinas el problema era que, como el *Cervera* navegaba muy poco, al ponerse en marcha, con las juntas de las tuberías envejecidas y las dilataciones desiguales, los circuitos perdían vapor, agua caliente y aceite, que goteaba por todas partes. Cada guardia sólo aguantaba quince o veinte minutos en aquel cocedero y el relevo, en



traje de baño y camiseta, esperaba en los pasillos de máquinas para entrar de nuevo otro cuarto de hora y volver a cambiar al rato. En el tiro, sobre un blanco remolcado, a los novatos nos costó primero no cometer errores en la carga de los cañones y luego lograr una buena cadencia de disparos. En aquellos cuatro o cinco días aprendimos muchísimo. Al poco de atracar en El Ferrol terminó la primera fase de mi servicio militar hasta que unos años después hice las prácticas como oficial.

El último curso en la Escuela de Ingenieros en Madrid fue muy interesante y transcurrió sin grandes novedades en los estudios programados. Por mi parte, presté mucha dedicación en la biblioteca a temas de propulsión. Nos movíamos por el saber, por capacitarnos para resolver con altura los problemas reales con los que nos enfrentaríamos en unos meses.

UNA NOVIA DE BANDERA

En la Semana Santa de 1945, invitados por dos compañeros de la Escuela de Ingenieros Navales⁸², Gregorio López Bravo y yo fuimos a pasar unos días al refugio que tenía el Club Alpino en Cotos, en la Sierra de Guadarrama. Fui con unos esquíes prestados y unas botas corrientes con ataduras de correas absolutamente inadecuadas; además no sabía esquiar, pero de momento, eso importaba poco.

⁸² Los compañeros esquiadores fueron Javier Pinacho y Nacho Suárez Solar.



Me adjudicaron una litera en una habitación que tenía diez o doce, y me sentí feliz con la promesa de unos días con buenos amigos y lejos de los libros. Todos llevábamos, por economía, una fiambrera con comida de casa, y allí, naturalmente pagando, los guardeses nos podían servir patatas fritas, huevos, café, leche, pan, vino y muy poco más. El primer día, muy temprano, casi sin luz, subimos los cuatro casi hasta la cumbre de Peñalara con los pesadísimos esquíes al hombro. Fue un día claro y pudimos contemplar el grandioso paisaje, comimos unos higos pasos y, ya descansados, nos tiramos monte abajo. Mis amigos gozaban del descenso y yo, más que deslizarme, rodaba de caída en caída, con mucho amor propio y nula pericia. Llegué feliz al pie de aquel monte pero me prometí no repetir la experiencia sin antes aprender un poco.

Al entrar en el chalet refugio nos encontramos con un grupo grande, formado por la pandilla de los Gomendio, López Asiaín, Cano, Beltrán de Lis, Madariaga y otros a los que se les veía familiarizados con el lugar, como en su casa. Ya habían abierto nuestras fiambreras y se lo dijimos algo enfadados. No le dieron importancia y nos ofrecieron compartir las suyas. Luego pusimos nuestra ropa a secar frente a la gran chimenea, entablamos confiada conversación con aquellos ya casi amigos y montamos un par de mesas para jugar al mus. Nos entendimos muy bien, nos calentábamos junto al fuego en tertulias ruidosas y entretenidas, cantábamos lo que sabíamos y contábamos chistes. Vale la pena recordar que el día de Jueves Santo casi todos los de Cotos fuimos más de una hora y media andando con esquíes hasta



el Puerto de Guadarrama para asistir a la Santa Misa que se celebraba en el Club Alpino.

Del grupo grande formaban parte tres o cuatro chicas, hermanas y amigas. Entre ellas María Luz Gomendio, visión celestial que me entraba por los ojos y me llegaba al corazón con una dulzura indecible. En Madrid no fue tan sencillo verla pero la buscaba en su barrio, que era la Colonia del Viso, a la salida de sus clases y en el tranvía, hasta que a los dos años del primer encuentro, en un concierto en el Palacio de la Música, nos hicimos novios. Cada respiro, cada juntar nuestras manos se nos hacía alegría nueva, agradecimiento, plegaria. *Tanto gentile...:* ella era toda la belleza que podía haber experimentado en mi vida, pero más sencilla y al mismo tiempo más maravillosa. Además era simpática, culta, tenía la voz agradable, sabía alemán y tocaba el piano muy bien. Según llegó la noticia a mis hermanos, dijeron que era una novia de bandera.



De novios en Torrelodones



El amor nos hizo suyos y nos entregó el uno al otro de tal modo que nuestras vidas se hicieron puro don, de alegría y felicidad que ya entonces desafía al tiempo y a lo que viniese. Muchos años después, un amigo⁸³ me hizo conocer unos versos de Shakespeare que correspondían con exactitud a mi reto y a mi súplica de entonces:

*No, Time, thou not boast that I do change...
Thy registers and thee I both defy...
This I do vow, and this shall ever be:
I will be true, despite thy scythe and thee*⁸⁴.

Cuando esto escribo han pasado ya nuestras bodas de oro, siempre fieles, siempre agradecidos por el amor y por la familia que Dios nos ha dado: Luz, la mayor, con sus hijos Diana y Enrique; Jorge y Sol con Elena, Jorge y Álvaro; Montse y Luis con Luisón, Pablo, Pedro, Javier y Lucía; Cristina con sus tres hijas María, Rocío y Cristina; Enrique y May con otro Enrique más Diego, Antonio, Paloma y María; y nuestra pequeña Ana y Peter, que tienen en la tierra a Ana, Álvaro, Leticia y Mónica y en el cielo a nuestro querido Pablo. Forman la cola de biznietos, Luis, Claudia, Pablo, Alejandra, Jorge y Gonzalo. Por ahora.

⁸³ Este amigo fue Nicolás Grimaldi, profesor de filosofía de la Sorbona.

⁸⁴ No, Tiempo, no has de jactarte de haberme hecho cambiar / A ti y a tus anales, os desafío... / He aquí lo que yo juro, y esto será por siempre: / Yo permaneceré fiel, a despecho de ti y de tu segur».



AGRANDANDO LA VIDA

*«Cuando cumplí veinticuatro
se me puso el mudo serio
y le miré las entrañas
para ver hacerlo nuevo».*

Jesús Arellano, Poemas del hombre y de la tierra.

En julio de 1947 empecé a trabajar en los astilleros de Ses-
tao de la Sociedad Española de Construcción Naval. Hasta
casi vencido octubre me quedaba en Plencia, tomaba un
tren temprano hasta el apeadero de Axpe y allí cruzaba en
bote el Nervión. Siempre me fue familiar la Ría de los
fogonazos, de las sirenas y los barcos, la de los recuerdos
grabados en el asombro de mi niñez. Vapores y humos
vagos diluidos por algún viento leve de nubes deshe-
chas, aguadas perennes, picos de grúas, cascos pinta-
dos de minio, mástiles, dragas, cargaderos, pilas de
carbón, estructuras trianguladas y perfiles rectos de edi-
ficios fabriles sobre las horizontales de los muelles y de
las aguas ocres que se hacían nacaradas destellantes en
los recodos del reful⁸⁵. Cuando soplaban el viento sur todo
aquellos se descubría y quedaba nítida la belleza de lo

⁸⁵ Término local que indica la contracorriente que se produce junto a la orilla de una corriente.



fuerte y, también, el abandono de inmundos rincones industriales. De pie en el bote solía hablar con algún conocido, pero prefería oír las conversaciones, que eran pausadas y versaban sobre lo sencillo de la vida, para entrar sin nervios en el trabajo que empezaba en la orilla de Sestao. En invierno me quedaba con algunos compañeros en una pensión de la calle Elcano en Bilbao y, más tarde, en mi primer hogar, en la calle de Iparraguirre. Tomaba el tren en el apeadero del puente de Deusto para unirme, en el tráfago de la margen izquierda, a tantos empleados que acudían a su trabajo en las grandes industrias vizcaínas.

Viví intensamente años duros de superación y de esperanza compartida que hoy contemplo con agradecimiento. Mis compañeros, desde el director hasta el último especialista, cada uno con sus orígenes e ideas distintas, fueron ejemplo de respeto mutuo y estímulo para hacer las cosas cada día mejor. No pensábamos sino en elevarnos y elevar a la Naval. La entrega de todos era extremada. Un ingeniero de aquellos días calculó, tiempo más tarde, que muchas decenas de ajustadores, montadores, maestros, empleados y mandos de Sestao trabajábamos en tres años lo que se trabaja hoy en cuatro. El trato con las personas en aquella lucha tan firme resultó sumamente gratificante y formativo para mí.

La Dirección de don Rafael Cardín era buena y los ingenieros dábamos, creo yo, la talla suficiente, pero no podíamos despegarnos de las batallas a pie de obra, ni de problemas operativos inesperados que siempre apremiaban para terminar en tiempo las construcciones



comprometidas o alguna reparación urgente. Todo era una sucesión de misiones imposibles que se resolvían a fuerza de ingenio y esfuerzo, pero que dejaban poco espacio para la mejora de cada uno con vistas a objetivos más ambiciosos. Aprendimos a resolver problemas de mecanización sin tener máquinas fiables y de planificación sin saber si llegaría a tiempo la necesaria partida de tubos o de cables que esperábamos; un simple elemento que tuviera que importarse constituía un escollo en el que se podía varar toda una construcción. En largas temporadas, para suplir el suministro eléctrico externo, además de hacer turnos de noche, se pusieron en marcha dos grupos electrógenos. Uno de ellos tenía un motor diésel de unos 2.000 caballos, que procedía de un submarino hundido en la Primera Guerra Mundial. Era de inyección por aire comprimido, técnica obsoleta y olvidada por completo ya en aquellos tiempos. Inesperadamente, una avería de la inyección inutilizó el famoso grupo electrógeno sin que se encontrara solución en muchos días. Después de presentar un estudio teórico del sistema me dieron la oportunidad de repararlo y lo logré. «*Lo más práctico es tener una buena teoría*», solía decir desde entonces, con un guiño, a quienes empezaban a hacer las cosas dando palos de ciego.

El objetivo principal del departamento de maquinaria de Sestao era construir los grandes motores diésel para equipar una serie de barcos que se habían contratado y otros que estaban en camino de contratación. Se trataba de los primeros motores «catedral», de larga carrera y pocas revoluciones, que exigían cambiar los conceptos y medios de producción hasta entonces normales en la factoría. Teníamos la licencia de Sulzer, la



renombrada firma suiza, pero nuestra única participación en el proyecto era traducir los planos al español antes de darlos a producción y nos estaban vetadas hasta las más pequeñas sugerencias de cambios. Aprendíamos con la fabricación de las piezas, con cálculos que hacíamos para entender mejor los motores, con las pruebas de banco y, también, con las averías que se presentaban algunas veces. Pero a los suizos no les gustaba que entráramos en profundidades.

En aquellos talleres de maquinaria conocí a hombres verdaderamente importantes por su capacidad profesional y sus dotes para la improvisación. Estas personas representaban muy bien a la gran maestranza que tuvo el País Vasco, creada alrededor de las factorías navales. Tengo en mi memoria agradecida a Basauri, Ajuria, Santos, Lería, Ocerín, Rivacoba y algunos otros. Ellos fueron mis maestros en aquellos años primeros. Trabajamos con gran satisfacción mutua: yo me esforzaba en elevar su visión dándoles lo que sabía y ellos me transmitían su experiencia con multitud de consejos prácticos. En aquel entonces mis manos solían estar sucias de grasa y no faltaba el *cotón*⁸⁶ en mis bolsillos. Pero también empleaba mucho tiempo con estudios y planos, para adquirir conocimientos y transmitirlos a los que colaboraban conmigo. Además seguí dedicando parte de mis horas extras al proyecto de buques, porque me interesaba y porque, además, entendía que era espacio idóneo para la libertad creativa. En Sestao, la Oficina Técnica de Buques la dirigió José

⁸⁶ Borra de algodón, palabra heredada de los ingleses: *cotton*, algodón.



Antonio Caso de los Cobos y luego Gregorio López Bravo, a quien sucedí en 1953, después de estar cinco años en maquinaria con Ramón Apraiz, lo cual no dejó de darme una visión de más amplio angular que la que tenían la mayoría de mis compañeros.

EN EL MONTE URQUIOLA

En 1949, una vez probado y puesto a punto el primer motor Sulzer RD-72 fabricado en España, lo montamos en el buque de la Naviera Aznar, *Monte Urquiola*. Con el barco listo para pruebas de mar pedí permiso para casarme cuando aquéllas concluyeran, pero Cardín me dijo que convenía que esperara un poco porque me destinaba a ser el ingeniero de garantía del buque, mi primera obra de importancia. La misión era, de acuerdo con el contrato entre naviera y astillero, resolver las incidencias que tuviera el barco, el motor o cualquier sistema, durante los primeros meses de servicio de mar. El primer viaje era al norte de Europa y desde allí a Brasil y al Río de la Plata, y vuelta a Bilbao.

En Rouen, primer puerto que tocamos después de la salida de Santurce en un día de noviembre con muy mal tiempo, desembarqué con el práctico para acudir con urgencia a una firma local a que me hicieran muelles nuevos para las bombas de combustible del motor principal. Se habían roto por fatiga torsión durante la azarosa navegación desde Bilbao, debido a su mala fabricación, de modo que cuando embocamos el Sena habíamos agotado los muelles de respeto, también mal fabricados, y el motor



de siete cilindros rodaba con solamente cuatro. Al agradecer al propietario director de aquellos talleres su prontitud en el cumplimiento del encargo, me invitó a cenar, junto con el Jefe de Máquinas, Crescencio Arechavaleta, a un restaurante cercano a la famosa catedral gótica que pintó el impresionista Monet con múltiples variantes de luz. Había allí mismo un baile con muchos soldados norteamericanos en el que las parejas se movían al ritmo nuevo del *boogie-woogie*, entonces desconocido en España. No era la inconfundible musiquilla francesa con aires sencillos de vals, fox-trot y parecidos; era la música y los movimientos extraños de los vencedores americanos de la guerra, que se divertían con las mujeres de los europeos vencidos. Me dio tristeza. Dicen que se puede conocer mejor una verdad en un abrir y cerrar de ojos, en un destello de la intuición, que en mil días de análisis racional. Así fue la verdad que capté en Rouen: la verdadera derrotada en la guerra había sido Europa.

Nuestro primer puerto de destino en América era Bahía, cuyo nombre completo es San Salvador de Bahía de Todos los Santos. Con mi incorregible romanticismo, quise estar atento a la arribada para cantar interiormente ¡tierra! como Rodrigo de Triana, y, antes del tiempo previsto, estaba ya en el puente, equipado de prismáticos. Oteaba el horizonte cuando, en la misma difusa línea de mar y cielo, vi aparecer poco a poco, borrosamente al principio, las palabras *Coca-Cola* en su cursiva característica. Así resultó que lo primerísimo que vi del Nuevo Mundo fue el anuncio del popular refresco norteamericano colocado en lo alto de un rascacielos. Me desilusioné bastante. Pero más tarde, la ciudad y el interior, sus



graciosas iglesias coloniales de origen portugués, los mercadillos en las plazas, los muchos vehículos medio destalados por las calles y aquel verdor junto al azul del mar, me devolvieron el buen humor que merecía la simpatía de la gente.

En el firmamento brillaba la Cruz del Sur, de la que, hasta entonces, solamente sabía por un libro de Flammarion que teníamos en Plencia para familiarizarnos con la bóveda celeste. En su clara luz los navegantes españoles y portugueses contemplaron, extendidos los brazos, el Cuerpo de Cristo y a Él miraban en las noches de silencio.

Ya en aguas del Golfo de Santa Catalina vimos desde muy cerca una banda de tiburones devorando una enorme ballena muerta. Por allí navegaron y lucharon los españoles para defender la ruta al Río de la Plata. Pronto palparía la huella española, las universidades, las catedrales y los concejos, fruto de nuestra cultura hispánica virreinal, tan denigrada hasta por nosotros mismos. En Buenos Aires admiré el puerto con tantos buques modernos; especialmente los frigoríficos rápidos que llevaban carne refrigerada a Europa. Tuve que hacer alguna pequeña cosa en el barco y se me fue el tiempo entre talleres y visitas. Me encontré con Enrique Pérez Hernández, diplomático amigo casado con una Torres Quevedo, hermana de Leo y de Quico, compañeros del Colegio del Pilar. Me dieron su hospitalidad y me ayudaron muy afectuosos a conocer la ciudad. Una tarde vi una película rusa. El día de Nochebuena, en las calles recalentadas por el estío, buscaba la sombra al tiempo que contemplaba



escaparates decorados con polvos blancos que imitaban la nieve. En el barco escribí a mi novia con la nostalgia de no estar ese día con los míos en familia. Más que escribir, soñaba.

En 1950 España había superado los tiempos peores. El cerco internacional fue un fracaso para quienes lo habían promovido: las Naciones Unidas decretaron el final de sus recomendaciones de boicot diplomático y, poco más tarde, reconocieron a España como miembro de la Organización. En 1953, nuestro país formalizó un tratado de amistad y ayuda mutua con los Estados Unidos. Con ello, las esperanzas de los republicanos y nacionalistas del exilio se derrumbaron y, en el interior, se confirmó el respaldo popular a Franco. La política social se movió positivamente para las clases modestas, que alcanzaron niveles de protección nunca conocidos anteriormente en España, y la economía, a fuerza de sensatez, privaciones y mucho trabajo, rebasó todos los índices globales de antes de la guerra. Había ya muchas iniciativas y teníamos todo lo necesario para la vida normal, aunque seguían las cartillas de racionamiento, algunas aperturas y no pocas chapuzas comerciales. Por ejemplo, eran de contrabando el tabaco rubio, el whisky, que entonces aún se bebía muy poco, las medias de nylon de las señoras, el novedoso plexiglás que se traía de Canarias, y cosillas de moda que tenían el atractivo de llegar de América o de Francia. Como sucedía con otros barcos españoles, al volver del Río de la Plata en la escala de Tenerife, el contrabando del *Monte Urquiza* fue masivo y participó en él su tripulación y el personal del puerto. El trasbordo de sacos de arroz y de café, jamones, carnes y cajas de laterio y de



tabaco a una veintena de embarcaciones de buen desplazamiento que, por oleadas, abordaron el barco por el costado opuesto al muelle, previamente apagadas las luces, me resultó francamente escandaloso y se lo dije al capitán, don Ignacio Zabala. «Está todo previamente arreglado», me dijo, «lo que estás viendo es conocido y aprobado por el mismo Gobernador Civil, que no tiene otra manera de completar el abastecimiento de la isla». Después de un rato de observar aquel trajín, dije al capitán: «¿Sabía usted que su homónimo, Bruno Mauricio Zavala, el durangués que fue gobernador de Buenos Aires y fundador de Montevideo, luchó lo indecible para eliminar el contrabando en el Río de la Plata? Era la consecuencia lógica de la política del Consejo de Indias, que prohibía en aquellos territorios el tráfico comercial abierto. Las mercancías españolas tenían que ir a Portobello para desde allí distribuirse por tierra a todo el Continente, y todas las exportaciones americanas debían también llevarse hasta Panamá y Portobello, para ser cargadas en las dos Flotas de guerra que salían una vez al año de Cádiz y allí volvían. La fórmula era carísima, imposible. Zavala la denunció ardientemente porque fomentaba el contrabando y la corrupción, originaba mayores gastos y un guerrear innecesario, y, sobre todo, porque, retrasaba muchísimo la colonización de Argentina, Paraguay y Uruguay. Pasó... lo de casi siempre: el Consejo de Indias destituyó a Zavala en 1734. Ese gran vasco, que había luchado valerosamente como capitán en Flandes, y perdió un brazo en la batalla de Lérida, en su cargo de Gobernador resultó ser de los mejores estadistas que tuvo España». El capitán gorliztarra, Zavala, me miró largamente y no dijo nada.



Al llegar a Santander, como última escala antes de Bilbao, no quise esperar más tiempo en el barco, me despedí de oficiales y tripulantes y salí al paseo de Pereda en busca de un taxi con mi maleta en la mano. Llevaba en ella seis cartones del tabaco rubio que yo fumaba y debieron adivinarlo tres policías que acechaban el muelle. Uno a uno, sucesivamente, me pidieron documentación, me hicieron entrar en un portal y abrir allí la maleta para llevársela, el primero, tres, el siguiente dos y el último, medio cartón de cigarrillos *Camel*. Fueron unos caballeros: me dejaron medio cartón.

Pasé por Bilbao brevísimamente y tomé el primer tren que pude para encontrarme con María Luz, la novia soñada, que me esperaba en Madrid.

WINTERTHUR

Me casé con María Luz en abril de 1950, en la iglesia del Espíritu Santo de la calle Serrano. Fue una ceremonia preciosa, con las dos familias de gala y muchos amigos sonrientes que nos repetían mil felicitaciones y enhorabuenas. Después de un breve viaje de novios a Mallorca nos fuimos a París, y desde allí directamente a Suiza. La Naval quiso que estudiara las técnicas concurrentes en los sistemas de propulsión diésel aplicables a los programas de construcciones que se avecinaban en España y me premió con una larga estancia de trabajo en Winterthur, que fue sumamente formativa en todos los sentidos. En primer lugar tuve la amistad y la ayuda de algunos ingenieros suizos –Semadeni, Hunzinger, Steiner...–, el apoyo



constante del mismo George Sulzer y la compañía de amigos españoles. Aprendí mucho, pude atisbar bastante de lo que era la investigación de desarrollo y apreciar aquella gran empresa de inventiva reconocida en productos diversificados, calderas, telares, bombas, turbinas de agua y grandes motores. En lo social, a pesar de que en la ciudad había instituciones culturalmente interesantes, como el Conservatorio de Música, aquel pueblo puritano era muy aburrido. Acudimos varias veces invitados por George Sulzer al mejor club de la ciudad, el *Zur Geduld*, pero no nos pudimos hacer socios temporales por ser católicos: era para contarla en la supuestamente intolerante España. Cuando ya nos cansábamos de Zurich y sus alrededores, algunos fines de semana tomábamos un tren y nos íbamos a Austria o a Italia, donde la vida era mucho más barata y la gente muy agradable, a pesar de estar empobrecidos por la guerra. En varias ocasiones estuvimos en



Boda en la iglesia del Espíritu Santo de la calle Serrano en Madrid. Enrique viste uniforme de gala de Ingenieros Navales





Testigos de mi boda. De izquierda a derecha: Fidel Sendagorta, Juan Gardoqui, Tomás Ruiz de Velasco, Alejo Arámburu, Jesús Sendagorta, Juan Manuel Ruigomez Iza, Alfredo Ramón de Laca, Agustín Cotorruelo, Manuel Ruiz de Velasco y José Manuel Sendagorta

Innsbruck, donde admiramos el estilo de la ciudad y el imponente mausoleo de la familia Habsburgo, en el que figuraban Felipe el Hermoso y Juana la Loca. Subíamos en teleférico al Hafelakar para disfrutar del panorama y escuchar las canciones de los excursionistas, en las que no faltaba el *jodl*⁸⁷. Aquella ciudad, austera entonces por la superación de las penalidades postbélicas, nos llevaba a España en el sentimiento y Mari apreciaba la cortesía de los austriacos, que siempre le ayudaban a bajar o subir

⁸⁷ Canto de llamada de los montañeros alpinos.



del tranvía. Ella, con su alemán fluido, disfrutó en aquella temporada de muchos momentos buenos. No llegamos a ir a Salzburgo porque allí estaban aún las fuerzas aliadas de ocupación y la policía –americana, inglesa, francesa y rusa–, a causa de nuestro pasaporte español, podía darnos un disgusto, según nos advirtieron. Así es que no pudimos conocer entonces aquella preciosa ciudad ni enterarnos de sus Festivales de Música. En Zurich asistimos a un concierto del gran pianista Arthur Rubinstein y en Winterthur oímos cantar Bach al Coro de la Iglesia de Santo Tomás de Leipzig.

Sería difícil encontrar una ciudad menos adecuada que Zurich para empaparse de la poesía de García Lorca. Pues bien, ésa fue nuestra suerte durante dos tardes en unas conferencias organizadas por la Embajada de España en un Instituto de Cultura cuyo nombre no



*Mari en viaje de novios
en la Place de la Concorde en París*



recuerdo. El asesinato de nuestro poeta fue ignominioso, y muy sentida la indignación que produjo a todos los españoles. Lo que allí pudimos ver fue que aquel crimen había sido utilizado a fondo por la República y que el régimen de Franco procuraba atenuar los efectos de la propaganda contraria con la promoción del poeta y de su poesía. En los años cuarenta nosotros ya recitábamos alguno de sus poemas, que nos encantaban, aunque no todos. Guardo una edición de sus obras completas que tengo desde aquel entonces.

1950 fue Año Santo y tuvimos la oportunidad de ir a Roma en una excursión en autobús. Visitamos Lugano, Génova, Asís, Florencia, Pisa y Milán; estuvimos dos o tres días en Roma disfrutando de aquella ciudad única, centro de la cristiandad, llena de maravillas y de historia. Asistimos a varios actos religiosos y aclamamos al Papa Pío XII en la misma Basílica de San Pedro. Entonces el Santo Padre aún utilizaba la silla gestatoria y pudimos ver muy bien su figura ascética y sonriente, y recibir su bendición desde muy cerca. María Luz, a pesar de estar ya en estado de unos meses, participó en el acto subida en algún reborde con el riesgo de caerse, con lo que yo tuve que repartir mi atención aquel día entre el Papa y el equilibrio inestable de mi pequeña familia.

MÁS SOBRE CONTRABANDO

Entre el viaje en el *Monte Urquiola* y la estancia en Suiza hasta finales de 1950, estuve fuera de Bilbao más de un año. Luego, de nuevo en Sestao con trabajo de proyectos



y en período de transmisión a la Oficina Técnica de Maquinaria de la experiencia que había adquirido. De aquel año de 1951 es la siguiente anécdota: un día de principio del verano, Cardín me ordenó presentarme aquel mismo día en el yate de Franco, que estaba en San Sebastián. El *Azor* tenía un motor Sulzer de dos tiempos tipo RK que había sido fabricado en Sestao. Quemaba mal y arrojaba con el escape unas bolitas negras oleosas que ponían perdidos los uniformes blancos y los vestidos veraniegos de las señoras. Fui acompañado por un montador y ajustador de mi confianza, Rivacoba⁸⁸, que tomó consigo todo lo necesario para repasar y rectificar los inyectores del dichoso motor. En el barco no había nadie salvo la tripulación y nos esperaba el jefe de máquinas. Hicimos lo posible para dejar el equipo en orden y nos volvimos a Bilbao, los dos con la impresión de que el defecto volvería a aparecer. Efectivamente, a los cuatro o cinco días me volvieron a llamar. Rivacoba había tomado la iniciativa de preparar algunas piezas de los inyectores y con ellas fuimos a San Sebastián.

Mientras tanto llamé a Winterthur, hablé con mis amigos, confirmé que tenían repuestos en el almacén, y pedí a continuación a nuestro agente de aduanas que mandara a alguien de su confianza en taxi hasta el pueblo suizo y recogiera allí un equipo de inyección completo, ya preparado. Que no me preguntaran por el

⁸⁸ No recuerdo su nombre propio y no debe confundirse con el ingeniero de Sener, Txetxu Rivacoba. Era excelente y en los años sesenta fue asimilado a ingeniero.



permiso de importación ni por ningún papel. Así fue cómo el *Azor*, sin que nadie se enterara, ni sus propios mandos, se equipó con unas piezas pasadas de contrabando con las que rápidamente logramos la limpieza del escape de humos y dejamos en buen lugar a la Naval.

SERVICIO EN LA ARMADA

A partir del año nuevo de 1952 cumplí mis cuatro meses de servicio militar como oficial de Ingenieros de la Armada, destinado en el Arsenal de La Carraca, en Cádiz. Allí me desplacé con mi mujer y nuestra primera hija, Luz, que ya nos había nacido. Me encargaron supervisar las reparaciones de las lanchas torpederas, inspeccionar y estimar la utilidad de una embarcación rápida de contrabando que había sido apresada en el Estrecho y realizar un informe, en el que trabajé mucho, sobre la situación técnica de la base de Puntales. En aquellos meses vendí todos los planos, los modelos de fundición, piezas sueltas y dos prototipos de un pequeño motor diésel de un cilindro, cuatro tiempos, de 4 CV que había proyectado, muy clásico. Fue el principio de una aventura con Manuel Ruiz de Velasco y con Ramón Zubiaga, pero no fuimos capaces de sacarla adelante. El astillero de Echevarrieta, que había sido incautado y era ya, por aquellos días, Astilleros de Cádiz, tenía las máquinas paradas, sin trabajo, y después de pruebas exhaustivas de los motorcitos, que iban muy bien, nos lo compró todo, más o menos por su coste. Tampoco ellos hicieron gran cosa, aunque a los pocos años, aquel tipo de motor se popularizó para pequeños regadíos. Todo ello era significativo de los tiempos.



Más adelante, ya en los años sesenta –lo cuento ahora para no perder el hilo– tuve oportunidad de servir a la Marina facilitando ciertos asuntos que le concernían y eran competencia del Ministerio de Comercio, en el que yo era entonces Director General. Informaba al Ministro de Marina, don Pedro Nieto Antúnez, sobre algunos temas que me consultaba. Al poco tiempo, a su petición, facilité contactos con la alta dirección de la empresa Vickers⁸⁹ desde la dirección de La Naval, para estudiar si las fragatas que iba a construir España pudieran ser las inglesas del tipo *Leander*. La Marina Española las consideraba como alternativa de las norteamericanas y las cosas iban muy bien, porque el proyecto y la construcción naval británica enlazaban bien con las necesidades españolas. Un buen día en el Parlamento inglés se formuló una interpelación al primer ministro, el laborista Wilson, acerca de las negociaciones de la industria militar británica con la España de Franco. Mr. Wilson, para no complicarse la vida, arremetió con gran dureza contra el régimen español y la idea se abandonó inmediatamente. El mayor disgusto se lo llevaron mis amigos ingleses Sir Charles Dumphy, Presidente de Vickers, y Sir Leslie Rowan, su primer ejecutivo. España construyó en El Ferrol las fragatas americanas. Antes me había sido concedida la Gran Cruz

⁸⁹ Quedaba muy atrás la participación y el dominio, denunciado como desleal y abusivo, de los ingleses sobre La Naval, que dio lugar en los años treinta al «plante» de los ingenieros españoles liderados por Suanzes contra su Consejo de Administración y a duras polémicas en el Parlamento. Ver el libro de Alfonso Ballesteros: *Juan Antonio Suanzes*, publicado por LID Editorial Empresarial, León 1993.



del Mérito Naval con distintivo blanco, y con este último servicio el Ministro me ascendió a capitán de Ingenieros de la Armada, por lo que me sentí sumamente honrado.

DE NUEVO BILBAO

Cuando, después de mis correrías, me asenté en Bilbao, encontré muchos cambios en el clima de trabajo: el panorama profesional se había enriquecido, los afanes por emprender brotaban con viveza, los proyectos eran de mayores vuelos y las personas mostraban ya no solamente esperanzas sino también optimismo. Las industrias importantes se iban sacudiendo la resignación del poco hacer y se atrevían a proponer combinaciones renovadoras. Comenzaban a aparecer fabricantes de máquinas herramientas muy aceptables, de equipamientos eléctricos de importancia, e industrias químicas para nuevos materiales. En todo, la «vitalidad sumergida» iba aflorando. Nuestro grupo de profesionales también participaba en aquellos afanes bastante comunes. No se trataba ya solamente de invertir los duros de unos cuantos amigos en una pareja de pesca de arrastre; queríamos empresas de más importancia. Viví de cerca el nacimiento de Mecánica de la Peña y le ayudé en sus primeros pasos. Después de un viaje a Alemania, hicimos la empresa Itasa para el montaje de aislamientos, que fue un éxito. Me desplazaba en una moto Vespa y hacia 1955, con gran suerte, pude comprar mi primer automóvil.

Por encima del plano puramente económico y empresarial, el cambio entre mis amigos era aún más



importante. La presencia del Opus Dei en Bilbao, inicialmente en un piso de la calle Correo⁹⁰, al que llamábamos *Fanfietxea* por Fanfi, un médico que más tarde marchó a Perú, había elevado el nivel espiritual y humano de las personas con las que yo trataba. Por ellas, el proyecto vital y sobrenatural de la santificación del trabajo ordinario tomó ante mí fuerza y claridad de vocación, a la que decidí responder afirmativamente. Conocía la Obra desde tiempo atrás, pero mis inquietudes y los viajes me habían dificultado centrar la atención en aquel llamamiento cuya precisión y suave insistencia era cada día más evidente: servir, santificar lo ordinario, el trabajo y la familia, hacerlo todo cara a Dios, ser fiel cristiano corriente que se esfuerza en estar muy cerca del Señor. Siempre recordaré las primicias de Gonzalo Ortiz de Zárate, las excursiones montañeras con Rafael Escolá⁹¹ y algún otro amigo del piso de la calle Elcano, los largos paseos por la Gran Vía con Sito Par⁹², la fácil intimidad de José María Arana⁹³ y la amistad entrañable de Gregorio. Todos éramos ingenieros y soñadores: con los pies en la tierra y los ojos en el cielo, como enseñaba el que hoy es San Josemaría Escrivá.

⁹⁰ Creo recordar que el piso pertenecía a la familia Gortázar.

⁹¹ Ingeniero Industrial. Fundador de la empresa de ingeniería IDOM.

⁹² Ingeniero Industrial. Se hizo sacerdote y pasó su vida en Alemania, donde murió en 2005.

⁹³ Ingeniero Industrial de familia muy conocida en San Sebastián. Fue Director General del Banco Europeo de Negocios y Consejero del Banco de Vizcaya.



LOS TRANSATLÁNTICOS DE YBARRA

Durante aquellos años, la realidad palpable me llevaba a considerar con insistencia y a afirmarme en la idea de que, para operar en nuestra industria con éxito sostenido, el dominio técnico del producto era esencial. Nadie llegaba a todo, pero necesitábamos mejorar en múltiples frentes y alcanzar niveles superiores que nos dieran personalidad, peso y futuro. El aislamiento y la falta de retos importantes nos empequeñecían, pero tampoco había soluciones milagrosas para remediarlo. El proyecto y la construcción del *Cabo San Roque* y del *San Vicente* supuso un avance formidable que fundamentó mi teoría posterior de que para mejorar técnica e industrialmente eran necesarios contratos, encargos firmes, y que el compromiso de hacer algo difícil y nuevo propulsaba los avances más que todas las subvenciones al desarrollo y a la innovación. Los barcos de Ybarra nos trajeron mil conocimientos, nos indujeron a mejorar la calidad, a establecer contactos en Europa, a descubrir buenos suministradores y a realizar todo tipo de indagaciones que jamás hubieran tenido lugar sin el incentivo de lograr que aquellos buques de pasaje entraran en la primera línea competitiva de entonces. Teníamos por delante algunos años para incrementar nuestra fuerza en la construcción naval mundial, porque los salarios españoles eran netamente inferiores a los de Francia, Alemania e Inglaterra. Japón aún nos quedaba lejos, pero para llegar era preciso alcanzar cuanto antes la mayor categoría técnica. En términos más generales, hablar de las posibilidades de España como país industrial de primera línea, o de la fortaleza de las empresas vascas, resultaba una vaciedad si no evolucionábamos





El Cabo San Roque entra en el Nervión

hacia nuevas vías de innovación técnica permanente y de cooperación que nos aseguraran competir en los mercados más aventajados.

El trabajo de proyectos y presupuestos de buques era variadísimo y del mayor interés porque nos crecíamos día a día en el esfuerzo de elevar el ya alto nivel del estado del arte alcanzado en aquella Oficina Técnica. Mis colaboradores, empezando por mis adjuntos, los ingenieros navales Julio Rojo, y más tarde Guillermo Avancini, eran muy buenos. También se distinguían algunos excelentes peritos industriales y facultativos de minas, con la buena tradición de estos estudios en la Ría: Jerónimo Bilbao,



Daniel Pérez Mendía, Luis Mari Uriarte, Orue... Discutiendo en alta voz, trabajábamos juntos sobre los tableros; dibujadas las formas con ayuda de junquillos y plomos, calculábamos con aquellas ruidosas máquinas mecánicas de entonces los sucesivos tanteos exigidos por el proyecto. Eran las «tentativas», como decía Jorge Juan⁹⁴ en su *Examen Marítimo*, refiriéndose al proceso iterativo de aplicación habitual en la construcción de buques. Las fuentes de información nos venían de las publicaciones de las asociaciones de arquitectos e ingenieros navales ingleses y americanos y de múltiples revistas de construcción naval que recibíamos. Los datos de mayor valor procedían de los archivos de la misma experiencia del Astillero.

El contrato en ejecución más importante era el de dos buques de ochocientos cincuenta pasajeros para la línea de Sudamérica de Ybarra y Cía. Como herencia de López Bravo me encontré con sus cálculos, una disposición general y los planos de formas. Sin embargo, los conceptos de los armadores estaban cambiando; se habían puesto en vigor nuevos Reglamentos para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; aparecían en el mercado equipos y materiales que no habíamos utilizado nunca antes, y se había producido la brillantísima irrupción en las líneas de pasaje de los nuevos barcos italianos y franceses. Todo ello nos recomendaba volver a estudiar el proyecto manteniendo las dimensiones

⁹⁴ Marino de guerra, científico, ingeniero naval destacadísimo del siglo XVIII.



principales y las formas que ya se habían ensayado en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas. La disposición general debía modificarse. Para el diseño y decoración de los espacios nobles buscamos la colaboración de un magnífico arquitecto, triestino y genovés, Gustavo Pulitzer, que había realizado el *Andrea Doria*, el *Cristóforo Colombo*, el *Giulio Cesare* y otros transatlánticos italianos que entonces se llevaban la palma de la buena arquitectura, el estilo y la belleza. Yo iba periódicamente a Génova para trabajar en el estudio de Pulitzer y resolver con criterios ingenieriles y estéticos los múltiples problemas que se nos presentaban en el proyecto conjunto y de detalle. La verdad es que disfrutamos los dos muchísimo. Tanto, que Pulitzer me propuso asociarme con él. No acepté, pero quedó entre nosotros una muy buena amistad y el recuerdo de muchos momentos de verdadera fruición en el trabajo. Aquellos barcos y la colaboración italiana contribuyeron muchísimo a enriquecer la arquitectura, los materiales y los sistemas de construcción de las habilitaciones navales de aquel entonces en España.

Además de mis frecuentes estancias en Génova, viajé a Londres, Glasgow, Newcastle, Marsella y Milán, y se me agrandó la vida. Incansablemente se repetían y se acumulaban sobre mí impactos directos del exterior, contactos con directivos, empresarios, ingenieros, arquitectos, factorías, ciudades, ideas... y con ellos los indirectos de la prensa técnica, a la que no daba tregua. Me quité de encima todo posible rastro de la famosa *boutade* de Unamuno, «¡que inventen ellos!», y me acerqué, al menos con admiración y seriedad, al pensamiento de Ramón y Cajal, que proponía



dejarnos infiltrar del espíritu de Europa para volver a ser interlocutores válidos de los que hacían cabeza. También don Miguel, siempre paradójico en sus contradicciones, me animaba: «La miseria mental de España está en el aislamiento». «España ahora está por descubrir y sólo la descubrirán los españoles europeizados»⁹⁵.

Otro efecto de aquellos años de trabajos, responsabilidades, viajes y permanente mirar al exterior, fue ganar en audacia para abordar asuntos importantes y en aplomo en los encuentros con clientes, directivos y técnicos afamados. A ello contribuyó el ambiente de la Naval, en el que la obediencia al mando era ley, pero también lo era la libertad con que discutíamos las decisiones. En cierta ocasión don Augusto Miranda⁹⁶, primer ejecutivo de la empresa, que estaba trabajando unos días en Bilbao, me llamó a su despacho y me preguntó por varios asuntos sobre los cuales le informé, pero no del todo en la línea de sus expectativas, o eso me pareció. Luego me dijo que un consejero de la Naval, representante de uno de nuestros bancos socios financieros, le había recomendado fuertemente que instaláramos en los *Cabos* en construcción cierto sistema americano de aire acondicionado, con muy buen prestigio y referencias. Le dije que conocía el sistema y la oferta presentada, pero que nosotros teníamos otra solución, de origen italiano, técnica-

⁹⁵ Miguel de Unamuno: *El porvenir de España*.

⁹⁶ Fue Ingeniero Naval de la promoción ferrolana de Nicolás Franco, junto a Juan Antonio Suanzes, Fernández Ávila y otros conspicuos, todos notables en aquellos años. Era hijo del que fue Ministro de Marina, también Augusto Miranda de nombre.



mente mejor adaptada a nuestros deseos y más barata, por lo que el armador la aprobaría con seguridad. Se trataba del mismo sistema que montaban los transatlánticos *Andrea Doria* y *Giulio Cesare*, nuestros modelos en aquella época. Al terminar de escucharme, don Augusto me pidió detalles y profundizó bastante en su indagación, a la que respondí con todas las precisiones necesarias para dejar razonada aquella elección que aún no se había formalizado. Don Augusto, de celebrada tartamudez que no le producía disminución alguna, se quedó mudo durante unos segundos que me parecieron eternos, y luego empezó a mover la boca sin pronunciar sonido alguno, hasta que, por fin, puso su mano en mi hombro y me dijo: «E... e... está visto que en esta casa no mando nada. Mu... mu... muy bien, Sendagorta». Se rió y, muy afectuoso, me hizo reír.

UNA INGENIERÍA INDEPENDIENTE

No bastaba con soñar, pero soñar fue necesario. Ya en 1955, con el *Cabo San Roque* casi terminado, en mis fantasías y desvelos había dado muchas vueltas a la idea de un centro propio de ingeniería y había ponderado oportunidades y riesgos. Veía conveniente dar el paso y librarme de las adherencias y las dificultades de promoción que tenía en Sestao, rodeado de compañeros más antiguos, muy valiosos, pero cuya principal preocupación, necesariamente, era el día a día y la solución de los problemas propios de las limitaciones que sufríamos, aunque el horizonte se fuera aclarando ya bastante. En efecto, en la factoría se hicieron inversiones en maquinaria y se



contrataron ayudas exteriores para mejorar la organización de la producción, pero lo de buscar caminos técnicamente nuevos no recibía la atención que algunos propugnábamos.

Así pues, por entonces yo temía caer poco a poco en la mediocridad, pero tampoco tenía ideas muy definidas respecto a la empresa de ingeniería que borrosamente intuía y que me apremiaba en mi interior. Y comprendí que el horizonte solamente se clarearía al avanzar. Con alguna demanda firme, la ayuda de buenos amigos y las alas de los sueños, decidí fundar Sener, cuya actividad inicial fue proyectar buques y artefactos navales, así como desarrollar capacidades técnicas propias. Ya entonces preveía su extensión a otros campos industriales con la ayuda de Alberto Erhard, que fue mi socio al cincuenta por ciento. La gran empresa de mi vida había comenzado.

El día que volqué en Sener todo mi ser profesional fue el de las pruebas del *Cabo San Roque*, el buque que siempre había considerado mi obra principal como projectista ingeniero naval. Por lo que fuera, no me invitaron a las pruebas oficiales de mar en las que se corrió la milla marcada al oeste de Castro Urdiales. Fui solo en coche y me asenté muy cerca de uno de los pilares que había que enfilar desde el barco para poner en marcha los cronómetros al entrar en la carrera medida. Desde allí seguí el curso de mi *Cabo San Roque*. Pensé largamente en lo que estaba iniciando en Sener, abracé todos sus riesgos y mis emociones nostálgicas quedaron aplastadas. ¡Adelante Sener!



RECUERDO DE MI PADRE

Mi padre murió en febrero de aquel año de 1956. El Señor le llamó a su casa definitiva y le recibió allí con la alegría y la fiesta con que se recibe a los hijos cuando vuelven de un viaje. Así nos recibía él mismo en nuestra casa: nos aliviaba del peso de la maleta, nos hacía sentar en el mejor sitio, nos ofrecía un refresco o una copa de jerez, nos regalaba su contento junto con el de nuestra madre, y nos preguntaba con interés por nuestras cosas, siempre, primordialmente, por puro afecto. Gozaba y nos hacía gozar.

Desde que volvió de su último viaje a Filipinas en 1930 dedicó su vida fundamentalmente a la familia. Mantenía activo contacto con su administrador Gaspar Anduiza y estaba perfectamente informado –sobre todo– del mercado de la copra y del aceite de coco, porque ya había liquidado los otros negocios empresariales en Manila, excepto la hacienda de Deagan. Estudiaba y leía mucho, no sólo sobre temas económicos sino también sobre los políticos, que empezaban a tomar tintes alarmantes. Atendía con cariño a su madre, se veía casi a diario con los abuelos Arámburu; iba a Bilbao con frecuencia; se encontraba con sus amigos plencianos en el Casino y cuidaba las relaciones de parentesco. La mayor parte del tiempo la pasaba en casa con mi madre y con nosotros. Ahora se habla mucho de la familia porque se la ataca de mil modos; entonces se vivía intensamente la unión, que no necesitaba ser explicada con muchas palabras porque nacía, y la sentíamos firmemente asentada, en nuestra más profunda interioridad.



Mi padre estuvo siempre atento a nuestra educación, del mismo modo que el abuelo Jesús se ocupó de la suya. Mantenía con nosotros una proximidad grandísima de presencia y de estímulo, pero jamás de imposición. Nunca escuché de él imperativo alguno en relación con los estudios y, sin embargo, nuestra motivación interior era fuerte, no porque fuéramos a ser premiados o castigados, sino porque queríamos que nuestros padres estuvieran contentos. Nos enseñaron a sentir orgullo por el trabajo bien hecho.

Me daba frecuentes lecciones de inglés; me hacía aprender frases completas que luego tenía que escribir y repetir hasta que se me quedaban bien grabadas en la memoria. Me devolvía con correcciones ortográficas las cartas que le escribía en francés desde Burdeos, y tenía la costumbre de comentar también mis escritos en español. Me enseñó contabilidad, porque ahí él se sentía muy fuerte y me veía a mí bastante cojo. Así que hacía la T del debe y del haber y me explicaba la amortización o cómo se hacía una emisión de obligaciones. El colmo de su interés por mis estudios y de su ayuda llegó cuando, un buen día, se puso a escribir a máquina mis textos del proyecto fin de carrera⁹⁷, incluidos los cuadernos de cálculo: los hizo preciosamente a dos tintas, porque en él todo era esmero y perfección. Lo malo fue que comprobaba mis operaciones matemáticas, hechas con regla de cálculo, sin mayor aproximación cuando no hacía falta, y se llevaba

⁹⁷ Mi proyecto fin de carrera fue el de un petrolero de productos de 10.000 TPM.



disgustos notables por mi imprecisión. Tengo un par de libros de sus lecturas en el *Horst College* de Pannal, Yorkshire, que tienen notas escritas por él y, de vez en cuando, los tomo en mis manos para darle gracias por cuanto bien nos hizo. Por encima de esos saberes técnicos, estimaba el amor a España y, sobre todo, el que debíamos a Dios, que nos inculcaba con su ejemplar comportamiento de caballero cristiano. Le hubiera gustado ver cómo se iban haciendo las empresas Sener y Marítima del Norte, que en aquellos mismos días sus hijos iniciábamos gracias a todo lo que de su ejemplo aprendimos.

Durante la oración ante su cuerpo mientras le dimos tierra en Plencia, en día de duro temporal de frío y nieve que nunca olvidaré, pensé en el amor que movió su vida entera. Mi padre fue siempre amor a mi madre, a nosotros y a todos los que le rodeaban, amor semejante al del mismo Dios, que nos mandó que le llamáramos Padre, y no nos pudo pedir cosa que entendiéramos mejor. Aquellos mismos días nacieron tres nuevos nietos de su linaje y hoy somos cien los descendientes directos de aquel hombre generoso y bueno.

EL COMIENZO DE SENER

No incluyo en estos escritos, sino brevemente y en lo justamente adecuado al texto, narraciones relativas a Sener. Se ha escrito la historia de nuestra querida empresa y en ella encontrará el lector cuanto un escritor profesional, Alejandro Gándara, ha considerado importante reseñar.



En el prólogo de *Sener, La historia de su tiempo*, escrito en 2006, plasmé las ideas principales que nos condujeron e impulsaron desde el origen y que quizás pudieran interesar a alguno de mis lectores.

La vida de las empresas, más en su iniciación, es necesariamente dialogada, contrastada, rectificada, repensada en la experiencia; está hecha, más que de ideas geniales, de actitudes, aspiraciones, luchas, avances, retrocesos, culminaciones y despegues desde imprevisibles nuevas plataformas en ciclos de autosuperación. El entorno de Sener se alteraba, cambiaban los clientes y todo ello nos iba conformando. Nuestra misma comunidad empresarial tomaba formas distintas según avanzaban los días. El presente era pasado proyectado porque los sueños subsistían, y, al mismo tiempo, era futuro que se actualizaba en elementos transformadores vitales, de tal modo que todo era fuerza y dinamismo, mutaciones y movimiento, tanto en lo material como en el espíritu.

Lo más importante era lograr pedidos, ser aceptados por armadores y astilleros que recibían nuestra aparición con muy distintas reacciones: favorables, en general, las de navieros y pequeños constructores; corteses, indiferentes o expectantes las de los grandes, con los que, de todas formas, mantuvimos la mejor relación, aunque no esperábamos que nos dieran encargos porque sus oficinas técnicas tenían capacidad sobrada.

Empezamos bien con los barcos para José Gomendio, tío de María Luz, empresario polifacético, comerciante imaginativo de empuje excepcional que



constituyó la naviera Marítima del Norte, S.A. y se asoció en ella con mi hermano Jesús, su Director General. Sener le había proyectado el *Sierra Madre* y el *Sierra María*, que fueron construidos por Basse-Sambre-Corcho y resultaron muy bien en todos los sentidos. El astillero santanderino se hizo cliente adicto a nuestra ingeniería. A nuestro riesgo, habíamos contribuido, con estudios y anteproyectos, a la proposición que hizo el Banco Exterior de España al Paraguay para la construcción de una flota fluvial; y el proyecto cuajó. Desde el principio trabajamos también en buques pesqueros, remolcadores, mejoras de eficiencia de la propulsión y en peritajes. Así es que todo iba bien hasta que, después de años de fuerte expansión, se hizo patente la grave situación económica de España, acompañada de inflación creciente, depreciación de la peseta y graves dificultades presupuestarias. El año 1956 en que fundamos Sener la inflación fue del 16%. El bilateralismo del comercio exterior se exacerbó hasta el punto de que los cambios aplicados en las operaciones dependían de clasificaciones dobles, por países y por mercancías, y además se modificaban cada dos por tres, con lo que los negocios import-export se hicieron muchas veces oscuros, además de propiciar escándalos.

En 1957 cambió el gobierno. En el nuevo figuraban destacadamente los dos ministros económicos, Mariano Navarro Rubio, de Hacienda, y Alberto Ullastres, de Comercio, afines a la economía de mercado y no adscritibles a ninguno de los grupos políticos que hasta entonces habían participado en los gobiernos de Franco. Su plan, que se inició con la llamada Estabilización, consistió, en primer lugar, en detener la inflación,



restablecer los equilibrios financieros, fundamentar racionalmente la producción y al tiempo abrir poco a poco a España al mundo económico internacional. Muchas empresas no pudieron superar las nuevas condiciones y, con el crecimiento económico paralizado, aumentó el paro y la emigración. Pero, por otro lado, las ayudas del Eximbank y de bancos privados americanos indujeron confianza financiera en España, aunque aún fuera momento de puesta a cero y de prueba.

En nuestro sector, al cortarse los créditos navales y las primas a la construcción naval, se acabaron los días de euforia y optimismo. Sener tenía trabajo pero preveíamos dificultades próximas que, la verdad, no nos llegaron con gravedad. Se dieron una serie de circunstancias que pude combinar favorablemente. Por un lado, Gomendio había contratado con la Empresa Nacional Elcano cuatro nuevos pequeños cargueros tipo Q, de uno de sus programas de aportación a la Marina Mercante y, aunque el anteproyecto técnico estaba realizado, nos recomendó la asistencia durante la construcción. Por otro, Juan Celaya, dueño principal de los Astilleros Celaya de Erandio, constructor de pesqueros, remolcadores, gábarras y pequeñas embarcaciones, cliente de Sener y amigo, se sintió cansado de trabajar y nos alquiló por unos años sus instalaciones, que estaban muy obsoletas y necesitaban ser remozadas y ampliadas. La tercera circunstancia fue que la Elcano decidió no construir por sí misma en Sevilla los cargueros Q y pude convencer, milagrosamente, a su Presidente, Jesús Alfaro, de que se los hiciéramos en Celaya. Así, la empresa nacional nos contrató seis barcos, para Marítima del Norte y para la



naviera del valenciano Vicente Falgás. Con Mecánica de la Peña como socio industrial principal constituimos Indunaval, de la que Sener se responsabilizó técnicamente, y pasamos a ser pequeños constructores navales. Eso no cuadraba con la idea de hacer ingeniería solamente al servicio de los clientes, sin cruce alguno de intereses, pero lo aceptamos como solución en aquel tiempo de crisis. Buscábamos adaptarnos lo mejor posible al ideal de Sener y nos hubiera gustado tener todo planificado, excluir sorpresas y asegurar las cosas *a priori*, pero la vida es compleja e inesperada, no se deja atrapar y pide flexibilidad para seguir siendo vida y no utópica racionalidad, que se hace irracional cuando se le encierra, tertamente, en su propia esfera.

Para nosotros las consecuencias del parón y del cambio de la política económica de España llegaron muy lejos. Todos los astilleros estaban sufriendo la falta de trabajo y pensaron que tendrían que reaccionar conjuntamente en el interior y centrarse con seriedad en la exportación de buques. En 1959 se presentaron en mi despacho de la calle Ercilla Ignacio Díaz Espada, del grupo del Banco Central (Unión Naval de Levante y Cepsa), Esteban Benítez, de la Elcano, Manuel Costales y Antonio Matos, de Euskalduna, Gregorio López Bravo, de la Naval, y algún otro compañero, para proponerme que creara y dirigiera el nuevo ente que consideraban imprescindible para salvar la crisis y establecer una política de construcción naval con fuerte componente comercial exterior. Decían que me buscaban por mi preparación y mi independencia, condiciones que en sus empresas no cumplía nadie a satisfacción de las demás.



Lo que me pedían parecía imposible de satisfacer y, al mismo tiempo, era necesario por la relación con la profesión en general y con los astilleros, cuya halagadora oferta, como elevación de mi plano de servicio, no era fácil rehusar. Providencialmente, mi hermano José Manuel, que había alcanzado una gran formación como investigador, profesor e ingeniero, fuera ya de los trabajos para las bases americanas, del INTA y de la docencia, hacía sus primeras armas con los hierros y las chatarras, como él decía, en Mecánica de la Peña. Desde allí, tras una situación transitoria pasó a Sener y al poco se hizo cargo de su Dirección General. Mi socio Erhard se acomodó bien a la nueva situación.

EN EL CONO SUR DE AMÉRICA

En pocas semanas puse en marcha en Madrid lo que vino a ser Construnaves, una asociación de todos los astilleros que tenía como fin, fundamentalmente, impulsar la exportación. Seguidamente volé a Buenos Aires en una misión encabezada por don Francisco Martín Gromaz, director General de la Naval, en la que nos acompañaban Manuel Costales y Enrique Kaibel. Se trataba de algo que imaginábamos fácil. España debía a la Argentina parte del trigo que nos había mandado Perón en los años malos de la postguerra y la operación consistía en pagar la deuda con barcos que necesitaban las navieras estatales argentinas. El almirante Rojas, cuyo golpe había derrocado a Perón, tenía amigos que veían bien nuestras gestiones y nos dieron presentaciones ante el gobierno presidido por Frondizi. Los presidentes de Yacimientos Petrolíferos



Fiscales, de las Líneas Marítimas Argentinas y de la Flota Fluvial nos recibieron amabilísimoamente y nos sentaron a tratar con sus directores. Pero, al poco, se paró el carro. Nos percatamos de que aquello podía durar bastante, así que la misión se volvió a España y yo me quedé sólo para continuar y rematar las conversaciones, que siempre parecían estar cerca de la recta final y, ¡oh, la Argentina!, duraron año y medio. En agosto había dicho a mi mujer que estaría en casa en diez o doce días, y no volví hasta Navidad para, al cabo de un mes volver a Buenos Aires hasta casi el verano. Así una y otra vez.

Como mis gestiones exigían tratar con gobernantes y burócratas y como, además, todo aquel pueblo estaba enfermo de política barata y discusiones infecundas que afectaban a la operación, tenía que informarme con la lectura de los diarios, en los que se reflejaba el espectáculo lamentable de la lucha entre partidos y personas. Aquel torbellino de discusiones, insultos, opiniones y tonterías que llenaban, mañana y tarde, las páginas de los periódicos, me resultaba imposible de comprender. Lo de la prensa en España era excesivamente tranquilo e irreíble, pero lo de Argentina era una locura inútil que no servía a nadie, y menos a las necesidades reales del país y a la verdadera libertad. La falta generalizada y chabacana de un mínimo respeto al Presidente Frondizi y a su Ministro de Economía, el ingeniero Alsogaray, me llenaban de estupor. Quizás el embajador de España, José María Alfaro, no tenía otro remedio que estar en aquel barullo, pero tanto politiquero alejaba la solución que yo buscaba para nuestros astilleros y la pronta disposición de los barcos que Argentina precisaba. ¡Cuántos lamentos



escuché al Presidente de la flota fluvial, capitán de Navío Esteverena, al de YPF, capitán Díez, al almirante «Negro» Padilla, y a los amigos, el licenciado González Climent y el escribano Argüello! De vez en cuando me invitaban a ir al Jockey Club, refinado como pocos he conocido, ubicado un precioso edificio que años más tarde fue incendiado por los peronistas, y al Club Naval, en la calle Corrientes. También me invitaron a jugar al golf y al hipódromo de San Isidro para asistir a las carreras de caballos, pero el ambiente, la verdad, no me gustó. En algunos círculos sociales porteños me pareció encontrar cierta emulación en el lujo, y bastante soberbia en la gente rica sin más.

De los diplomáticos españoles, aparte del embajador, José María Alfaro, tuve mucha relación con Carlos Gámir, el Agregado Comercial, y algún trato con Pérez del Arco. Éste último, que tenía uno de los cargos importantes en la Embajada, era el continuador del recuerdo de Agustín de Foxá, el magnífico escritor de la novela *Madrid de corte a checa*, y no menos atrabiliario personaje al que se atribuían toda clase de anécdotas y contestaciones ingeniosas. Foxá había adquirido las *boisseries* de caoba de la cámara de un buque en desguace y las había instalado en el reservado de una pulperia que estaba en el Bajo de Alem, en el Buenos Aires castizo. Tenía con ello derecho a ocuparlo todos los viernes para cenar en mesa redonda con otras seis personas. Tuve la fortuna de ser invitado varias veces y conocer a personajes extraordinarios.

Desde Buenos Aires me movía a Santiago de Chile, a Montevideo y a Río de Janeiro, tratando de vender



barcos. En los hoteles hacía cálculos, anteproyectos y ofertas, mandaba cables a España y pedía ayuda. No he de ocultar que, a veces, me indignaba la lejanía anímica de mis principales. Esta experiencia, según comprobé más tarde, era común a todos los que se encontraban metidos en aventuras de exportación. El primer éxito lo obtuvimos en Brasil donde, gracias a la singular simpatía e inteligencia del Embajador Marqués de Casas Rojas, metí mi primer gol: dos barcos de pasaje de bastante importancia, uno para Euskalduna y otro para Unión de Levante. Confieso que me vi forzado a dar comisiones a políticos, previa instrucción de los astilleros españoles, que estaban sin trabajo. De otra forma ni siquiera hubieran entrado en competencia.

En Montevideo el Embajador de España era Giménez Arnau, más aficionado a la literatura y al politiquero que a los asuntos comerciales. Conmigo fue servicial pero no eficaz. Por su iniciativa visitamos juntos, para nada, al Presidente de la República, que me pareció un tanto fantoche. Los amigos locales del Embajador me propusieron, muy seriamente, hacerme uruguayo y meterme en el partido blanco o en el colorado, no recuerdo cuál de los dos, desde el que me auguraban los máximos éxitos políticos.

Fui a Santiago de Chile y a Valparaíso acompañado por Pedro Jorba, que era un comercial independiente hábil y bien relacionado tanto en Buenos Aires como en Chile. Me organizó una reunión en Viña del Mar con toda la dirección de la Cámara de Comercio y un grupo de empresarios, a quienes hice una presentación



de la economía española, de su industria y más especialmente de la construcción naval. En la comida nos sirvieron jugo de carne asada y prensada, puesto en unos cacillos de cristal al baño maría, en unos recipientes de plata maciza muy elaborados y de mucho ornato. Cuando llevaba bebido medio cacillo observé que el Presidente tomaba su caldo pero el que estaba a mi derecha y otros comensales ni siquiera tenían aquella especie de sopera majestuosa. Alabé a mi vecino abstinente lo sabroso del jugo de carne y me contestó que a él le extrañaba que yo lo tomase, porque sabía que era católico practicante y que todos los que lo tomaban eran anticatólicos y la mayoría masones que se complacían en aquellas exhibiciones precisamente los viernes. Yo no me había percatado de que ese día era de abstinencia en Chile aunque no en España, donde perduraba la Bula de la Santa Cruzada. Así es como pudieron pensar que era masón si no llegó a dar la explicación adecuada.

En Montevideo y en Buenos Aires recalaban con frecuencia algún *Cabo* o algún *Monte*, y sus capitanes y mayordomos ponían a mi disposición su siempre magnífica cocina. Así como Talleyrand utilizaba el queso Camembert durante el Congreso de Viena para sacar adelante los intereses de Francia, yo utilizaba el bacalao al pilpil para vender la construcción naval española. ¡Qué éxitos culinarios!... pero de firmas, nada. Los italianos y los ingleses, que tenían mucha fuerza política en Buenos Aires, habían reaccionado, y los franceses y yugoslavos no les iban a la zaga, en un contraataque a base de ofertas competitivas y juego sucio que enredaban a última hora mis negociaciones. Allí me enteré cómo había que utilizar



el tráfico de perfeccionamiento y cómo funcionaban en otros países los sistemas de crédito a la exportación y sus correspondientes seguros.

En los comunicados a España daba cuenta de mis «descubrimientos» de comercio internacional, hacía denuncias de intromisiones, manifestaba impaciencia ante tantas dificultades y pedía ayuda política. Por fin, enfermo en lo más agudo de unos dolorosos y repetidos ataques de piedras de riñón, contraté ocho barcos de importancia que dieron trabajo a Bilbao, Ferrol y Cádiz, y volví a España con ganas de descansar. Las últimas semanas me acompañó María Luz; sin ella no sé si hubiera podido aguantar.

En aquel año y medio que estuve con base en Buenos Aires conocí a muchos argentinos excelentes, admiré el país, las ciudades, la cultura y la potencialidad de la gente, pero saqué mala impresión de la capacidad de aquel pueblo para gobernarse⁹⁸.

RUMBOS INESPERADOS

Entretanto, en España López Bravo era conocido ya en el mundo industrial y bancario de Bilbao. Después de dirigir sucesivamente los Departamentos de Buques de Mata-gorda, Sestao y la factoría vizcaína, había sido nombrado

⁹⁸ Cuando estuve por primera vez en Buenos Aires, al fin de 1949, el cambio era de tres pesetas por un peso y cuando volví en 1959 era de tres reales (0,75 ptas.) por 1 peso. Esto refleja algo de la diferencia entre dos formas de gobernar.



Director General de Comercio Exterior por el ministro Alberto Ullastres. Era el año 1959. Cuando llegué a mi casa desde Barajas, me llamó por teléfono y me dijo que, al día siguiente, me esperaba el Ministro de Comercio para proponerme la Dirección General que él iba a dejar en breve. López Bravo pasaría a la del Instituto de Moneda Extranjera.

En unos años, una vez más, el entorno se había alterado profundamente. Los clientes de la construcción naval española estaban en horas bajísimas, pero Sener, a pesar de todo, continuaba con trabajo y llegaba a su quinto año de próspera existencia. Mi hermano José Manuel pasó a ser mi socio y cabeza de la ingeniería y, al poco, entre los dos, habíamos comprado la totalidad del capital de la empresa. Las luces de atención a los riesgos destellaban en rojo, pero las esperanzas se ampliaban y el mapa de las ideas y los valores se enriquecía con los conocimientos aeronáuticos de Manu. Para remate, yo pasaba al servicio de la Administración Pública en el Ministerio de Ullastres. Nadie podía, ni siquiera remotamente, haber imaginado tales cambios.



EN EL MINISTERIO DE COMERCIO

«Hacer justicia al hombre y a la realidad va más allá de la justicia. Exige dos cosas distintas: conocimiento y amor... Conocimiento con amor es lo mejor».

Robert Spaemann, *Ética: cuestiones fundamentales*.

Tuve dos entrevistas con Alberto Ullastres previas a mi nombramiento de Director General de Comercio Exterior. En la primera, que duró casi una tarde entera, le conté lo fundamental de mi vida profesional y de mis experiencias en el campo del comercio internacional. La conversación se hizo más animada a medida que algunos datos que pude aportar encajaban en el análisis de la situación de España, que él fue desplegando con gran claridad y precisión conceptual. Resultó para mí una gran lección que despertó ideas y entusiasmo para abordar con buen ánimo la próxima etapa en la que me ofrecía participar. Era un hombre que transmitía confianza por su autoridad y por los razonamientos que iba desgranando con pausada exposición, animada por toques expresivos, en la que pasaba del ejemplo concreto a la formulación de profesor economista, y de ésta a consideraciones políticas condensadas que decían mucho. «En la apertura de España al exterior está todo su futuro», me repitió varias veces. Le ayudaba su figura de rasgos cincelados bajo una frente alta que trascendía nobleza e inteligencia. Su estilo era amable y serio; su proceder, sin prisas. En una digresión



hablamos de lecturas y disfrutamos al coincidir en la afición a las buenas novelas policías. Cuando nos despedimos, me fui con el sentimiento de haber encontrado a una persona para quien me sería fácil trabajar y de la que podría aprender no solamente ciencia económica sino, también y sobre todo, virtudes humanas y de gobierno. Hablé con Gregorio López Bravo, que me había metido en aquella aventura, y le dije que por mi parte, iba adelante. «No tengas el menor resquicio de duda respecto a tu propia capacidad» –me dijo–. «Es holgada para el cargo que, ya verás, no es tan difícil. El valor moral nunca te faltó y ahí es donde tenemos que afinar y dar buen ejemplo». También hablé con mis hermanos, que me animaron mucho, aunque dudaban de mis aficiones políticas.



Alberto Ullastres. Ministro de Comercio

La verdadera alegría de la vida es que la utilicemos para fines que nosotros mismos reconocamos como significativos y poderosos, que valen la pena. La liberalización de la economía española era un reto que nos motivaba, un propósito grande, una causa en la que creímos. Nos apasionaba y nos ennoblecía participar en aquel esfuerzo de poner en marcha una nueva política que elevaría a todos los españoles y nos acercaría a Europa.

Una segunda e inmediata conversación con Ullastres dio paso al nombramiento oficial, la toma de



posesión del cargo y el contacto con los otros Directores Generales a los que no conocía⁹⁹. Me pareció que los dos ingenieros, Gregorio y yo, formaríamos con ellos un buen equipo. Eran personas de calibre intelectual, economistas, juristas y técnicos comerciales del Estado, que aportaron empuje teórico y contribuyeron notablemente a los avances de la vida económica logrados en aquellos años. Había entre nosotros la unidad necesaria, pero no uniformidad; muchos asuntos eran discutibles, y vaya si los discutíamos, pero siempre con razones y sin otro interés que el de España.

Hoy en día resulta difícil explicar en qué consistía entonces un puesto político. Estamos habituados a un sistema democrático en el que los partidos, muchas veces a golpe de sofisma limpio y manipulación descarada, se disputan el poder en los espacios electorales y mediáticos de una sociedad con coordenadas *light*, integrada en una globalidad movediza y compleja. Por eso hay que hacer un esfuerzo de imaginación para comprender aquella apertura realizada en tiempos bien distintos a los actuales. En aquel entonces, aunque hubiera zancadillas, los

⁹⁹ El Subsecretario era José Bastos, jurista que procedía del Banco de Bilbao y había sido Director General del Instituto de Moneda Extranjera, cargo que pasó a ocupar López Bravo; Miguel Paredes, Director de Política Comercial; Leopoldo Zumalacárregui, de Política Arancelaria; Manuel Quintero, de Expansión Comercial; Manuel Varela Parache, Secretario General Técnico, y Ramiro Matarranz de Comercio Interior. Estaban también en el Ministerio Enrique Fuentes, Luis Ángel Rojo, Ramón Tamames y otros de gran calibre intelectual.



gobiernos estaban formados sobre la convivencia positiva de tradicionalistas, falangistas, monárquicos, liberales, sindicalistas del sindicato único y una mayoría de gente de ideas políticas no encasillables. Con ellos, Franco, con su poder personal indiscutido, según la conveniencia política tal como él la veía, iba tanteando soluciones sin perder de vista la unión y la paz. Al nuevo equipo se le vino a llamar «tecnócrata» porque, prescindiendo de criterios políticos, se ocupaba de resolver problemas económicos o sociales aplicando soluciones técnicas. Pero no era del todo así, porque tras su actuación racional e informada vibraban el patriotismo y el afán de servir, sin los que todo se hubiera degradado velozmente. España, por otra parte, distanciándose de los sistemas políticos al uso, era confesionalmente católica y no se silenciaba a Dios en los acontecimientos ni en los discursos. No resultó extraño que Ullastres terminara en 1958 su presentación del Plan de Estabilización en las Cortes con las palabras: «Señores, que Dios nos ayude». También gustaba de la palabra patria, y más de una de sus alocuciones empezó con el saludo «queridos compatriotas»; hablaba a todos los españoles, sin excepción ni diferencia alguna.

A mí me tocaba el control de las compuertas del comercio exterior. Se trataba de suprimirlas cuanto antes: liberalizar en la medida que fuera posible y hacerlo sin dañar indebidamente a la industria o a la agricultura, que se habrían de adaptar a la competencia con la única protección del arancel. Esa tasa desaparecería cuando nos integráramos en Europa, un objetivo que no estaba próximo, pero que llegaría. Mi experiencia me daba una buena capacidad de diagnóstico y bastante olfato, los



técnicos comerciales de mi Dirección eran excelentes, y trabajábamos todos incansablemente, sin roces internos¹⁰⁰. A partir de las ocho y media de la mañana recibía cuatro visitas de personas que planteaban problemas y exponían ideas y peticiones relativas a empresas y actividades que abarcaban todo el espectro de la vida económica española. Luego seguían despachos, correspondencia, reuniones y estudios hasta las diez de la noche, pero no eran movimientos vacíos sino sumamente resolutivos y llevados a cabo con diligencia extrema. Lo que se decidía hacer, se acometía con prontitud. Mi cargo suponía mucho poder, porque los márgenes para la discrecionalidad eran muy grandes. Tenía necesariamente que estar muy alerta.

En tertulias y oficinas se decía que en el Café Roma de la calle Serrano de Madrid se podía conseguir, gracias a la intervención del amigo de un amigo «muy bien situado», el permiso de importación de una docena de camiones, la aprobación de una operación triangular o cualquier otra fructífera autorización, competencia del Ministerio cercano al lugar. También parecía cierto que en un bar bilbaíno, con un recargo en el cambio de moneda, se podían obtener permisos para adquirir maquinaria de importación. O que en Barcelona, o que en Sevilla... Era una vergüenza que venía de lejos y que sentíamos muy especialmente los que habíamos recibido el encargo de enderezar todo aquello de raíz para redirigirlo de nuevo.

¹⁰⁰ Mis colaboradores más próximos fueron Álvaro Iranzo, Ángel Rodríguez Mata, Pareja y Michel Santamaría.



Los temas del día a día resultaban variadísimos. Tan pronto se trataba de liberalizar exportaciones y defendernos de trabas de otros países como de la importación de automóviles; de resolver el acceso de los conservadores a la hojalata de calidad; del suministro del papel prensa; de la apertura de cupos globales metalúrgicos o químicos; de la definitiva y total libertad de importación de bienes de equipo o de negociaciones para el cierre de algún acuerdo bilateral. Una vez vencidos los años de la estabilización, que fueron durísimos, teníamos el respaldo imprescindible para avanzar, ahora que ya se había asentado la autoridad del Ministro de Hacienda, Navarro Rubio, y la de Ullastres. Pusimos en marcha mecanismos financieros y obtuvimos créditos suficientes. Pero nuestro trabajo tenía una característica peculiar: requería desprendernos del privilegio de dar a unos sí y a otros no; ceder competencias a favor de la libertad de los sujetos y de las empresas; quitarnos poder, en definitiva. De este modo avanzábamos hacia una economía de la responsabilidad, de la confianza, del derecho y, como íbamos comprobando día a día, también de la eficacia. La aplicación del principio de subsidiariedad y la extensión de la libertad nos llevaba ciertamente a un proceso de restitución y de derecho del que estábamos íntimamente satisfechos. Sentíamos la dimensión espiritual de aquella política.

SEIS ANÉCDOTAS SIGNIFICATIVAS

A los pocos días de iniciar mi función, me llegó de la sección correspondiente de la Dirección una propuesta para el reparto de un cupo global de importación de una



materia prima petroquímica muy demandada. Después de hablar del asunto con el Subdirector General, Álvaro Iranzo, me dije a mí mismo que, como tenía que deschar con el Ministro –era la primera vez que lo hacía–, le consultaría sobre su criterio en repartos que movilizaban tantas codicias. Al día siguiente, me citó sobre las diez de la noche. Ullastres estaba en su mesa de despacho y le habían subido de Embassy, el salón de té próximo, un batido de fresa y cuatro pastas colocadas muy simétricamente en un platito. Era su cena. Me pidió excusas por retenerme tan tarde, a horas en las que me esperaría mi familia. Era buen momento, nadie nos molestaba y yo no tenía prisa, le aseguré. Al llegar al punto del cupo global, Ullastres me dijo que no tenía una idea concreta de lo que aquel producto significaba, y no veía el modo de prestarme ayuda, ni de darme criterio específico que fuera mejor que el mío. Entonces se levantó, encendió un cigarrillo y, paseando por el despacho, dejó correr su pensamiento: «Mire, Enrique, lo más importante que tenemos que hacer es contribuir a que España sea un Estado de derecho. Si se deja demasiado espacio a la discrecionalidad, el derecho corre peligro. Nosotros tenemos que cerrar caminos a la arbitrariedad y al capricho. La liberalización comercial corta las ventajas abusivas de los aprovechados, que siempre hay alguno al acecho. La libertad es lo mejor. Pero si usted, que conoce el daño que a corto plazo podemos hacer en la industria nacional, considera más prudente esperar un tiempo antes de liberalizar un producto, espere. Si lo hace, fije entonces reglas objetivas de reparto de los cupos y publíquelas; no se me ocurre nada mejor. En todo caso, vamos a dar ejemplo ateniéndonos a la claridad y al derecho». Con aquella respuesta



no necesité volver a hablar nunca más de repartos de cupos ni de otros muchos asuntos derivados que se resolvían solos.

La dirección que yo llevaba era también responsable del comercio exterior de Estado, que queríamos eliminar o reducir a lo estrictamente imprescindible, pero aún subsistían entes como la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, que tenía un papel notorio en el suministro alimentario y en el control de la inflación, con tantas limitaciones como aún teníamos. Comisaría nos señalaba las necesidades de importación de todos los productos intervenidos, como eran el trigo, la carne, el azúcar, el aceite y otros muchos, y Comercio Exterior los compraba en concurso internacional público. Con el aceite de oliva sucedía que nuestra cosecha era insuficiente porque convenía exportar parte de ella y, además, al tener calidad, resultaba cara como grasa vegetal básica. Así es que, para proporcionar al mercado un producto barato, se recurrió a la importación de aceite de soja por las toneladas de déficit del de oliva. Comisaría y el Ministerio de Agricultura, con Sindicatos, hacían una estimación de lo que podría faltar y nos señalaban cantidad y fecha de importación. Sucedía que esta información se «filtraba», o bien otros «expertos» calculaban tan bien o incluso mejor que la Administración, cuántas toneladas de aceite, y para cuándo, harían falta. Ocurría también que Estados Unidos era el principalísimo productor de soja, *commodity* que se cotizaba en el mercado de Chicago y de la que España era, con mucho, el primer comprador del mundo. Así es que, si nos presentábamos en tan volátil mercado sin precaución, lo disparábamos al alza. Se



dio el caso de un especulador de origen italiano, llamado Tino de Angelis, que tenía con anticipación información privilegiada sobre las compras de España y tomaba fuertes posiciones a futuro, a cumplimentar en las fechas del siguiente concurso, del que él tenía conocimiento con seguro acierto. Así, cuando los comerciantes importadores acudían al mercado para preparar sus ofertas, no tenían otro remedio que comprar a tal individuo, que en los días anteriores al concurso, instalado en el Hotel Ritz de Madrid, recibía información de última hora y dominaba completamente la situación para vender caro a costa de los españoles. Hasta que nos enteramos, casi detectivescamente, de cómo funcionaba todo aquello¹⁰¹. Así que, en el siguiente concurso previsto para un fuerte tonelaje, con sorpresa general, no pedimos más que la décima parte imprescindible. Como no tenía compradores a presente, el hasta entonces señor del comercio de la soja, al vencer sus futuros y no poder hacer frente a las correspondientes obligaciones, fue inmediatamente perseguido por la justicia americana y encarcelado. El mercado volvió a la normalidad al reducirse y espaciarse nuestras compras. Nos abrimos a otros aceites vegetales que, aunque algo más caros, eran mejores, y poco a poco ocuparon espacios importantes en el mercado, que hasta entonces había sido cerrado y un tanto simplón.

También intervenímos, por ejemplo, en las exportaciones de cítricos, tratando de regular las cantidades que

¹⁰¹ Nos ayudaron algunos importadores, pero la investigación definitiva corrió a cargo de Ángel Rodríguez Mata y de Manuel Bustelo, Técnicos Comerciales de Estado.



se enviaban a los puntos de comercio importantes, principalmente Londres y Hamburgo, para evitar su saturación y el derrumbe de los precios. Durante la campaña de la naranja, todas las mañanas recibíamos telegramas con datos de las subastas. En 1963 hubo en Levante heladas muy severas y se estropeó muchísima fruta; fue una verdadera catástrofe. El Ministro acudió personalmente a Valencia. Manuel Quintero le representó en Castellón y a mí me mandó a visitar a los agricultores de Alicante y de la huerta de Murcia. Escuchamos a los cultivadores, visitamos sus naranjales, manifestamos simpatía y prometimos algunas ayudas concretas. A los especialistas del Ministerio les parecía que debíamos evitar que se contaminaran los mercados con envíos de naranjas heladas que depreciarían a todas las españolas. Cuando lo dije en Murcia los agricultores se enfadaron, aunque al modo de entonces, es decir, muy respetuosamente. Salí de aquello no recuerdo cómo, pero con la impresión de que nos metíamos demasiado en asuntos que eran de ellos. La Administración, por las circunstancias de los veinte años anteriores, que poco a poco íbamos superando, resultaba ya excesivamente intervencionista, estancada en un pasado que había que revisar de arriba abajo. Cuando se interfiere en los asuntos de otros, cuando se mete uno a decir y ordenar las cosas de los demás, está robando su derecho a ser responsables. La confianza no es un don que se dé por generosidad, como una gracia; se da por naturaleza y por necesidad práctica, salvo a quien probablemente no la merece.

Tuvimos dificultades con el tomate de Canarias, que tenía la ventaja de ser muy temprano en relación con



el de la Península. De acuerdo con un calendario exclusivista, como se estilaba en aquella época, este producto, gracias a su precocidad, gozaba del monopolio de la exportación a Londres y el norte de Europa. En consecuencia, llevaba consigo una buena demanda de buques especializados en su tráfico. Esto fue así hasta que el tomate se empezó a cultivar en la Península en fechas anticipadas gracias a nuevas técnicas. No era justo, ni convenía, detener la exportación temprana de los agricultores de la costa ibérica más templada y, por esa razón, suprimimos los calendarios. Contra la opinión de los que temían reacciones airadas desde las islas, fui a explicarlo personalmente en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Quería hacerles ver que la economía canaria no podía quedarse anclada en el plátano y el tomate; era perentorio trabajar en nuevos campos perfectamente viables y económicamente prometedores. Las islas empezaban a lanzar el turismo y a desarrollar cultivos más sofisticados, con lo que pudieron salir indemnes del proteccionismo paternalista que se había venido ejerciendo. A los pocos años, los tomatales se cotizaban, a precio de oro, como solares para hoteles.

En una ocasión estuve en camino de abusar del poder que tenía por razón de mi cargo. Del Instituto de Moneda Extranjera me mandaron una pequeña lista de exportadores que no retornaban –o tenían gran atraso para retornar– las divisas extranjeras correspondientes a sus ventas en el exterior, que nos hacían mucha falta. Convocamos a todos, uno a uno, para recordarles su obligación y llamé a mi despacho al director de una empresa corchera, la más importante en la infracción. Se disculpó



malamente y prometió subsanar su déficit sin dilación. Sin embargo, pasaron un par de meses y la ficha de aquel exportador no registraba retorno alguno, así que pedí al Delegado de Comercio de su ciudad, Sevilla, que me avisara tan pronto como se presentase alguna nueva expedición de aquella empresa. Habíamos suprimido los permisos de exportación, pero subsistía la obligación de declararlas ante Comercio. Un buen día recibí la llamada que me informaba de que, listo en el muelle para embarque, estaba un cargamento de aquella firma, y que la declaración normal estaba presentada en la Delegación. Ordené al Delegado detener la exportación y decir al interesado que no saldría ni un kilo de la carga hasta que no hubiese entregado las divisas que debía. Al día siguiente, temprano, me telefoneó Jesús González, joven y prestigioso abogado de Madrid, porque me quería ver con toda urgencia. Le recibí aquella misma mañana y sin preámbulos me dijo que la orden que yo había dado iba contra el derecho, que suponía por mi parte un abuso de poder y que, por tanto, al salir de mi despacho presentaría una denuncia a no ser que yo retirara la orden dada. De inmediato lo vi clarísimo; tenía él razón y yo debía haber hecho otra cosa, quizás a través del Juzgado de Delitos Monetarios, pero eso no me gustaba porque se creaba mal ambiente en el Ministerio y se podía hacer un daño indebido a otros comerciantes. Llamé por teléfono a la Delegación regional en cuestión y di luz verde a la exportación sin poner condición alguna. El abogado agradeció mi rápida reacción, que evitaba perjuicios a su cliente y, sin la menor reticencia, negociamos una fórmula para el retorno total de las divisas en un tiempo razonable, que se cumplió. Quiero resaltar en esta pequeña anécdota que el



derecho era no solamente respetado, sino exigido como norte de nuestra política. Por mi parte, consultaba frecuentemente al abogado del Estado del Ministerio y, en asuntos importantes y difíciles que tocaran a otros Ministerios, al Director General de lo Contencioso, don José Zabía, que además de amigo, era un campeón de la ley por encima de toda conveniencia política.

En otra ocasión supe también resistir la tentación de aceptar la propuesta de A. M., importante hombre de negocios con industrias en Cataluña, que, por su amistad con Juscelino Kubitschek, el Presidente de Brasil, decía estar en condiciones de comprar toda la deuda bilateral de este país con España contra dólares libres con un descuento del veinticinco o treinta por ciento. Esta cantidad era lo que en aquel momento podía permitir el raro y reducidísimo mercado para operaciones triangulares con Brasil. M. nos ofrecía quitarnos de una vez aquella enfadosa rémora y, además, parecía que el asunto tenía el apoyo de un importante banco español. A mí, el personaje no me infundió confianza. Su presentación y sus respuestas me dejaban zonas oscuras, demasiados acentos impropios y noticia de relaciones presuntamente íntimas con las altas esferas brasileñas. Aquella noche no dormí bien y pensé que lo mejor sería consultar con el Ministro. Sin embargo, con la lucidez de la ducha y del arranque mañanero, llegué al conocimiento «profético» de que aquel financiero tan potente, tan afortunado y tan «listo» nos iba a rebasar por algún sitio. Llegué a mi despacho, cogí el teléfono y le dije que muchas gracias. Más tarde informé al Ministro. Pues bien, a los pocos días, el personaje en cuestión, tan brillante, suspendió pagos con



descréxito total y estruendo periodístico desde Barcelona y Madrid, hasta Suiza y Londres. El banco español no me dijo nada, pero más tarde supe que agradeció mi decisión. Yo mismo, como responsable, y el Ministerio, nos libraron de una situación que hubiera sido bastante embarazosa. El saldo con Brasil se pudo arreglar por negociación, finiquitamos el acuerdo bilateral y con general satisfacción pudimos pasar a un régimen normal multilateral.

LUDWIG ERHARDT

En el año 1961, por iniciativa de Ullastres, el Gobierno invitó a visitar España al entonces Vicecanciller de la República Federal Alemana Ludwig Erhardt, artífice del milagro alemán de la posguerra. Era profesor de economía de la Escuela de Walter Eucken, y sus ideas coincidían con las de Müller Armack, el economista que acuñó el concepto de «Economía Social de Mercado». Armack, también profesor de economía, entendía que no iba bien mezclar el capitalismo con el socialismo intervencionista, puesto que una economía eficaz exigía la competencia libre como condición absolutamente necesaria. Pero sin embargo, en una sociedad más rica y avanzada se podían atender deberes sociales de forma más completa que lo que era factible en épocas anteriores. Erhardt sostenía que «sobre la base de un orden económico de mercado se puede desarrollar un sistema amplio de protección social». Su visita sirvió para ganar confianza, estimular las inversiones en España y ayudar a los muchos españoles emigrantes que trabajaban en Alemania. Fue un éxito de Erhardt, de Ullastres y de la nueva política económica,



subrayado con la financiación gubernamental alemana del embalse de Iznajar en el río Genil, y de las correspondientes obras de regadío. Intervine un poco en todo aquello y, contento, tarareaba aquellos días en mi interior una canción «queja» de Atahualpa Yupanqui que recordaba de mis recientes tiempos porteños:

*El río es puro paisaje
lejos sus aguas se van
pero los campos se queman
sin acequia y sin canal.*

*¡Trabajo, quiero trabajo!
Porque esto no puede ser.
Un día veré el desierto
convertido en un vergel.*

El momento culminante de la visita fue un almuerzo de considerable concurrencia en el Hotel Ritz, con discursos de Ullastres, Solís –entonces Ministro del Movimiento y de Sindicatos– y Erhardt. Éste último, sin muchas veladuras aunque con amabilidad, criticó las tendencias políticas intervencionistas y los sindicatos españoles que acababa de defender el Ministro del Movimiento. Dijo que si se ponían cortapisas a la libertad, la planificación centralizada nos llevaría al socialismo y a la ruina de la economía y de la civilización. Erhardt solía decir que los procesos de adaptación habían de ser rápidos: igual que para cortar la cola a los gatos había que hacerlo de un golpe y no a rodajas, lo mejor para que las instituciones evolucionaran y las empresas fueran competitivas era crear en ellas un estado de necesidad.



En aquella ocasión Erhardt no dijo lo del gato, pero Solís tuvo bastante con lo que oyó. A Ullastres el Vicecanciller alemán le trató, muy expresivamente, como a discípulo predilecto y alabó en toda ocasión la labor que estaba haciendo. También honró el trabajo del equipo del ministro: en 1963 el Gobierno alemán nos distinguió, a Miguel Paredes y a mí, con la *Verdienst-Kreuz mit Stern*, la Cruz del Mérito con Estrella.

Todo esto no transcendía como ahora. Sabíamos muy poco de comunicación y, además, por falta de atención, éramos relativamente insensibles a los problemas de la opinión pública que, por otra parte, afloraban poco. Sin embargo, todos los Directores procurábamos dar a conocer la política del Ministerio y presentar nuestros logros. Así, hablé de todo esto en Barcelona, Murcia, Valladolid, Sevilla, la Escuela de Mondragón para los exportadores guipuzcoanos, París, la OCDE y Roma, donde visité el *Instituto per il Commercio Estero*. Lo más destacado de la política informativa eran las comparecencias del Ministro y sus discursos, especialmente el que siempre se reservó en Bilbao con ocasión de la inauguración de la Feria de Muestras.

INDUSTRIA Y EL INI

Quizás lo potencialmente más conflictivo de mi trabajo fue la relación con el Ministerio de Industria, en el que don Joaquín Planell, con su inexpugnable subsecretario don Alejandro Suárez, defendían lo que quedaba de la autarquía. En modo alguno estaban dispuestos a dejar las





El Almirante don Pedro Nieto Antúnez impone la Gran Cruz del Mérito Naval a Enrique. Le acompaña Ignacio Herrero, Marqués de Aledo

cosas sueltas sin permisos ni autorizaciones. En mis despachos con el Ministro, no se mostraba éste demasiado optimista en algunos puntos delicados e importantes para los que yo pedía orientación. Por ejemplo, en mi Dirección no había una sección, ni siquiera un técnico comercial, que se ocupara específicamente del petróleo, que era la partida más fuerte de todas las importaciones. Ullastres me aconsejó mucha prudencia porque, por un lado estaba el INI, con la refinería de Escombreras y todo el complejo de la Empresa Nacional Calvo Sotelo de Puertollano, y por otro, el Monopolio de Petróleos –muy de Hacienda– que regía el sector desde su fundación, en 1927. En el sector existían efectivamente cuatro centros de poder y



actividad en relación con el petróleo: el primero era Hacienda, con su finalidad recaudatoria fiscal tan motivadora o más –creo yo– que la defensa frente al oligopolio de las grandes petroleras. La arrendataria administradora del Monopolio, CAMPSA, participada por el Estado y por los grandes bancos privados, tenía al Delegado del Gobierno, un abogado del Estado, que controlaba todo lo esencial muy de cerca. El segundo centro era el INI, que neutralizó las posibles ambiciones industriales de CAMPSA. Se metió en el refino en Cartagena; emprendió el proyecto autárquico de la destilación de pizarras y esquistos bituminosos de Puertollano; siguió con los aceites lubricantes y formó todo un complejo con producción de fertilizantes y de energía, incluida una refinería que recibía por oleoducto el crudo que se descargaba en Málaga. El tercer vértice, Cepsa, dirigida por Lliso y Recasens, petrolera controlada por el Banco Central con el gran activo de la Refinería de Tenerife, contaba con el apoyo de Carceller que había sido Ministro de Comercio. El cuarto y último vértice lo formaban las petroleras extranjeras. Vendían a las refinerías el crudo a precios que entendíamos que eran normales porque, afortunadamente, el mercado era de compradores.

Cada vértice tenía sus peculiaridades, y en lo económico todo era bastante opaco, por no decir superconfidencial y singularmente tratado por el monopolio, que fijaba los precios de los productos adquiridos para su distribución según costes estimados de cada refinería. Para el INI los importantes descuentos del *posted price*, precio de referencia de los crudos, no se restaban en los escandallos y contribuían a financiar sus inversiones. Las ventas de sus lubricantes, en buena parte, procedían de aceites



importados que dejaban mucho margen y atenuaban algo lo negativo de la destilación de pizarras, que era un desatino comercial. Además, con aquellas grandes inversiones siempre se encontraba dónde y cómo activar pérdidas. Aquel sueño autárquico, que tenía el punto de partida de la política de creación de industrias de interés militar y el objetivo de atenuar el desnivel de la balanza de pagos, fue costosísimo. Tenía paralelismos con lo que se hizo en Francia y Alemania, y también en Estados Unidos –con carácter poco más que experimental–, pero en todo caso, lo de España fue desproporcionado y de visión mínimamente económica¹⁰². Como no teníamos bastante fuerza y era imposible dar marcha atrás, no pudimos hacer gran cosa, salvo razonar ante Hacienda e Industria acerca de los errores de aquella política y ayudar en lo posible a atenuarlos. Nos escuchaban mal, hasta que en 1962 fue nombrado Ministro de Industria Gregorio López-Bravo y en pocos años cambió el panorama, al menos en lo corregible y en lo tendencial.

En aquellos años traté en varias ocasiones con Juan Antonio Suanzes, lo que me sirvió para conocerlo un poco. Él era ingeniero naval, como yo, y creador del INI. Además, su mujer, Mercader y Bofill, era prima de mi suegra –Fiter y también Bofill–, y se consideraban familia. Siempre me trató con simpatía y amabilidad. Por mi parte, le admiraba respetuosamente y con afecto sincero, aunque no coincidiera con sus ideas nacionalistas e intervencionistas apenas contenidas. Me consultó acerca de

¹⁰² Elena San Román: *Ejército e Industria. El nacimiento del INI*.



Industrias Corchero, empresa para la producción de tomate en polvo que el INI estableció en el Plan Badajoz, en la que la mentalidad cartesiana casaba mal con el interés volátil de los agricultores. La única ayuda que pude prestarle fue el consejo de adaptarse a la realidad y flexibilizar su estrategia. Aquello me dio ocasión de viajar largamente con Suanzes en su coche y de cambiar con él impresiones sobre temas interesantes, como el de la industria del automóvil, los problemas sociales y la educación. Conmigo habló muy poco o nada de construcción naval; debía conocer mis antecedentes e ideas poco favorables a las industrias navales estatales. Algún día volveré sobre este asunto.

Más tarde Suanzes me pidió que visitara la Hispano Suiza en Barcelona donde, aparte de que estuviera en banco de pruebas una turbina de gas de proyecto Marborec –lo cual me llamó la atención por avanzado–, se fabricaban los motores diésel Mercedes-Benz para equipar –principalmente– furgonetas de la misma marca que se hacían en Vitoria. La verdad es que quedé muy favorablemente impresionado por la organización, las máquinas y la calidad de la producción de la planta. Al poco me invitó Suanzes a un almuerzo en Madrid con otras personas del INI y de alguna otra empresa y me pidió opinión sobre el futuro de aquella industria. Le dije que me parecía una base excelente para un gran proyecto con los alemanes, a los que no dudaría en ceder hasta la mayoría si tal proyecto fuera realmente serio e importante. Le razoné la necesidad de investigación de desarrollo –muy costosa–, y lo difícil, por no decir imposible, que era mantener un motor de tracción en primera línea del mercado



sin tener grandes producciones y ventas. También le señalé el interés de una cooperación más íntima con una firma del calibre de Mercedes. Don Juan Antonio me dijo que yo estaba equivocado y que no veía ventajoso ceder más del 25% o 30%, que ya tenían sus socios tecnológicos y de marca. No explicó por qué. Más tarde pensé que su actitud podía venir de muy atrás, de sus experiencias con socios extranjeros, concretamente con la Vickers, cuando él era director en la Naval¹⁰³.

EXPANSIÓN COMERCIAL

En sus discursos, Ullastres tocaba con profundidad y extensión todos los problemas de nuestra economía. Resulta hoy muy ilustrativo leer el libro *Política Comercial española*¹⁰⁴, que es una recopilación de aquellos. Destila riquísimas lecciones y es seguramente la mejor guía razonada de la historia económica de España en aquellos años, y del pensamiento que nos llevó al desarrollo y a la prosperidad de la que ahora disfrutamos.

Me gusta destacar de «mi Ministro» su clarísima visión del futuro en dos aspectos en los que insistía mucho ante los empresarios: la tecnología y la globalización, aunque esta palabra entonces ni siquiera existía. «Los nuevos problemas que se le han echado encima a la empresa en todo el mundo proceden de dos razones

¹⁰³ Sociedad Española de Construcción Naval (SECN).

¹⁰⁴ Editado por el Servicio de Estudios del Ministerio de Comercio.



fundamentales», –decía–. «En primer lugar el progreso tecnológico que está dando origen a una segunda gran revolución industrial que va a dejar pequeña a la primera... Al lado de este progreso técnico se ha producido, cosa que no había ocurrido en la primera revolución industrial de finales del siglo XVIII, una ampliación del mercado, que es connatural y hasta consustancial para que el progreso técnico pueda tener éxito. Todos los avances técnicos de la actual revolución no servirán para gran cosa si no encuentran, al ser aplicados en las empresas, un campo de acción, es decir, el mercado que les corresponde, un mercado que en este momento no puede ser más que mundial o, por lo menos, de espacios vitales amplísimos, mercados comunes, donde se apliquen estos avances técnicos». Eso, que es tan exacto hoy, en 2008, lo decía Ullastres en 1959, y lo repetía en toda ocasión oportuna.

En varias ocasiones, Navarro Rubio protestó de que Ullastres se metiera en áreas que eran de su competencia, como la moneda y la financiación extranjera, doblemente relacionadas con el sector exterior o con la política monetaria. Entre los dos Ministros¹⁰⁵, salvada siempre su amistad, se produjeron encuentros que les llevaron a un cierto distanciamiento. Además, cualquiera podía apreciar que eran personas entre sí muy diferentes en su estilo, con equipos también distintos en su formación

¹⁰⁵ Alberto Ullastres, Ministro de Comercio, y Mariano Navarro Rubio, de Hacienda, pusieron en pie la nueva política económica de España, que fue un gran acierto.



y carácter. Por mi amistad con Ángel de las Cuevas, Jefe del Gabinete del Ministro de Hacienda y, años más tarde, Subsecretario de Industria con López-Bravo, tenía yo buenos amigos y capacidad de diálogo en Alcalá 3, sede del Ministerio de Hacienda, y también con el Ministro. Así pues, como urgía la necesidad de afinar instrumentos de apoyo financiero y fiscal a la exportación, propuse a Ullastres –no por comodidad personal–, dejar Comercio Exterior para cubrir Expansión Comercial, Dirección General a la que él quería dar más aire y nuevos objetivos debido a su preocupación por los problemas fundamentales a los que he hecho referencia.

Le presenté a Ignacio Bernar como posible sucesor mío y al Ministro le pareció excelente la propuesta, con lo cual me metí en un campo adyacente al que había cultivado antes. En ningún departamento económico se me hizo resistencia alguna y me fue fácil implantar mejores métodos y procedimientos de apoyo al comercio exportador, siguiendo líneas clásicas similares a las de las legislaciones de Francia e Italia. Tenía además gran amplitud en mis fronteras de trabajo, porque al nuevo Subsecretario, Villar Palasí, el Ministro le encomendó preparar las leyes antimonopolio –tan necesarias en la economía libre– y delegó en mí prácticamente toda la relación con Hacienda. Como miembro del Consejo y del Comité del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo y del Banco de Crédito Industrial, fui tomando creciente presencia en temas económicos y financieros junto a personas de gran calibre en el Banco de España y en Hacienda.



NUEVO CAMBIO

Y un buen día vino lo inesperado. Me visitaron los altos jefes de la Naval: Pedro Gamero del Castillo, en funciones de Presidente; Augusto Miranda, Vicepresidente; y Francisco Martín Gromaz, Director General, que llevaba la empresa con Miranda. Martín Gromaz me informó de la enfermedad que le habían diagnosticado, cuyo pronóstico era sumamente grave. Los tres –el enfermo con entereza admirable– me plantearon que me hiciera cargo de la Naval como Consejero Director General. Les confirmé mi gran afecto a la empresa en la que había batallado tantos años y les dije que no les podía contestar sin hablar antes con el Ministro y pensarla un poco. Ullastres comprendió que para mí aquella proposición era trascendental y me dio total libertad¹⁰⁶.

Antes de tomar ninguna decisión hablé largamente con mis hermanos. Manu estaba dando a Sener más altas y variadas andaduras. Tanto él como Jesús, que llevaba muy bien Marítima del Norte y siempre estaba con nosotros en las decisiones importantes, me dijeron que no podía rechazar la propuesta de la Naval. Aquello era, en definitiva, algo que yo había soñado como casi inalcanzable. Sopesaba, además, mi falta de vocación política y consideraba la necesidad que tendría de dejarla

¹⁰⁶ El Ministro encontró mi sustituto en el profesor Ginebra, ingeniero industrial que enseñaba en el IESE. Su secretaria y él hablaban normalmente catalán. Los teléfonos eran atendidos en español y en catalán indiferentemente y a todo el mundo le pareció bien.



algún día. Acepté, pues, la propuesta de la Naval y dejé con alguna pena el Ministerio, donde hice buenos amigos y gracias al cual sentí grandes satisfacciones porque pude ver el efecto que, en tantos órdenes de la vida nacional, tuvo la política a la que serví.

ENTREVISTAS CON FRANCO

Dos entrevistas con Franco señalan el principio y el final de mi etapa en el Ministerio de Comercio porque, al ser nombrado por Decreto, era protocolario pedirle audiencia. Me recibió a principios de 1961 en su despacho, en el Palacio del Pardo, como era habitual. Delante de una mesa de estilo Luis xv, llena de carpetas y papeles, en el mismo lado estaban puestos dos sillones, uno para él y otro para el visitante.

Después de los saludos, me preguntó por mi estancia en Sudamérica, de la que aprecié que conocía algo, y le resumí brevemente mis gestiones en Buenos Aires, Santiago, Montevideo y Río. Quiso saber de los españoles que había conocido en aquellos países y no le pude dar muchas noticias salvo la de un ex oficial de la Armada que había creado en Brasil una empresa que instalaba sistemas de radio VHF como alternativa al teléfono y estaba logrando bastante éxito. También le hablé de la eficaz ayuda que había recibido del Embajador en Brasil, Marqués de Casas Rojas, y del trabajo del embajador Alfaro en un Buenos Aires verdaderamente complicado. Me preguntó de forma indirecta por exiliados españoles y le comenté que mi trabajo me había llevado a frecuentar



a bastantes burócratas argentinos y oficiales de la Marina de Guerra afines al Almirante Rojas, cabeza del golpe de Estado que derrocó a Perón, pero no a españoles, salvo a algunos amigos personales, sin especial significación política, que vivían en Argentina, Uruguay y Chile. En un momento dado le dije que había que contar como españoles influyentes a los miembros de las Órdenes Religiosas en tantos Colegios de primera y segunda enseñanza extendidos por todo el continente. Asintió. Una nueva pregunta sobre la presencia de ingenieros navales españoles me dio pie a describir la admiración que causaban en el Río de la Plata los barcos españoles recién construidos que allí acudían. Le conté que el Almirante Dodino, alta autoridad uruguaya con quién traté, en un acto público, después de criticar agriamente el régimen político español, alabó sin regateos sus realizaciones industriales. Añadí que había que quitarles de la cabeza lo que ellos pensaban de nuestra falta de libertad que, según la más generalizada opinión, nos atenazaba en todo. Franco pasó, sin transición, a comentar negativamente la política de los cuerpos de ingenieros civiles, que se caracterizaba por su exagerada estrechez para dar paso a más gente a las Escuelas Superiores. Con más ingenieros en España, habría en América y en otros lugares más españoles con presencia en las empresas y en la sociedad, comentó con insistencia¹⁰⁷. Tenía toda la razón. Luego me dijo que entendía los pasos que estábamos dando en la

¹⁰⁷ Trasladé esta acertada observación a las instituciones de la ingeniería, y reiteré mi criterio bien conocido de ampliar los objetivos tanto cuantitativos como cualitativos de la formación técnica superior.



apertura del comercio internacional como el final lógico de la evolución técnica del comercio bilateral al triangular, y de éste al «poligonal». Interpreté que, aunque se manifestó positivo respecto a la liberalización, no pareció darle mucha importancia o no quiso comentar la trascendencia de la nueva política. Muy amablemente, apuntando una sonrisa, agradeció mi colaboración y ahí terminó la entrevista.

Cuando dejé el Ministerio volví a solicitar audiencia para despedirme y explicarle las razones de mi nuevo puesto. Antes de ir al Pardo hablé con Augusto Miranda y le pedí algún consejo para la visita. Don Augusto me dijo que apuntara a Franco que tuviera presente a nuestra empresa, que había hecho tantos servicios a España, en especial desde las factorías de Reinosa y San Fernando, y que apenas recibía encargos militares. Luego Miranda se rió y me dijo: «A ver si tiene usted más suerte que yo». Era compañero de estudios de Nicolás Franco en el Ferrol y por supuesto también muy conocido de su hermano. Conservaban una relación formal, pero quizás algo que sucedió en los primeros meses de la guerra no facilitó la continuación de una amistad abierta entre ellos. Alguien, veterano de la profesión, me contó que don Augusto, al principio de la guerra, en Burgos o en Salamanca, en una reunión que tuvieron varios ingenieros navales con Franco para tratar de la terminación del *Canarias* y el *Baleares* –entre otros asuntos–, le llamó coloquialmente Franquito, como solía hacer con normalidad cuando eran jóvenes compañeros ferrolanos. Esa ligereza fue la causa del distanciamiento.



En esta segunda entrevista, tras comentar yo los avances del Comercio Exterior en los años recientes, él pasó a hablarme de La Naval, especialmente de la factoría de Reinosa, ya que la conocía bastante. Recordó, como peculiar, que siempre tenía urgencia en el cobro de las facturas al Ejército, lo cual a mí me pareció muy normal y se lo dije. También afirmó repetidamente que la Naval era «una empresa muy patriótica». Le dije que después de las guerras quedan siempre talleres inútiles y fábricas obsoletas y que convenía ayudarlos en su transformación o quitarlos de la vista. Abordamos los temas del Crédito Naval y de las ayudas oficiales generalizadas en todos los países para mantener las industrias navales. No se cómo llegamos a hablar de la marina rusa y él, recordando seguramente Tsushima¹⁰⁸, me comentó que los rusos no eran buenos marinos. En la despedida, como en la ocasión anterior, con una leve sonrisa, amablemente, me dio las gracias por mi colaboración.

Más tarde, hacia 1967, siendo Consejero Director General de La Naval, tuve una tercera entrevista con Franco. Sufríamos el problema de la Factoría de San Carlos, en San Fernando, cuya finalidad había sido construir y reparar artillería naval, pero aquellos tiempos eran pasados y apenas teníamos algún pedido de mantenimiento. Se perdía bastante. La torre para zunchado, las máquinas para recalibrado de los cañones y tantas otras especiales no nos servían para nada. Al estudiar el cañón

¹⁰⁸ Batalla naval en la que la escuadra japonesa derrotó a la rusa durante la guerra que mantuvieron los dos países en 1904.



de tiro rápido que equipaban las nuevas fragatas, vimos que no podíamos hacerlo sin un reequipamiento total que en modo alguno valía la pena. Por otra parte, el pase a San Carlos de trabajos de otras factorías lo hacíamos con dificultades y poco provecho general. No teníamos producto y nos pareció que la mejor solución era segregar la factoría y asociarla con alguna firma europea que se complementara con la nuestra. Como en definitiva San Carlos servía a la Armada y estábamos manteniendo conversaciones con un eventual socio extranjero, no debíamos hacer nada definitivo sin hablarlo con el Gobierno. Se lo consulté a López Bravo, el Ministro de Industria, y Gregorio me dijo que él no veía ningún inconveniente pero que contara a Franco todo el problema para que se enterase directamente de un caso paradigmático del cambio tecnológico que vivíamos.

Franco me dio visita inmediatamente; le conté la historia, concreté que nuestro socio podría ser la firma holandesa Werkspoor y sobre la marcha me dio su aprobación. «La industria de armamento es muy sofisticada y cada vez lo será más. Todo nuestro esfuerzo debe ser para industria civil y no distraernos con lo militar, así es que hagan lo que estimen oportuno, sobre todo para dar trabajo a la gente de San Fernando». Y eso fue todo.



JAPÓN, FILIPINAS Y SAIGÓN

Antes de entrar a fondo en la dirección de la Naval, cumplí con mucho gusto mi compromiso de visitar Japón, invitado por su Embajada en Madrid, con un grupo que designó el Ministro de Comercio. Estaba formado por unos pocos empresarios: Juan Abelló, sobresaliente en la industria químico farmacéutica y alta autoridad de las Cámaras de Comercio; Enric Masó, que fue más tarde alcalde de Barcelona, de la electrónica doméstica incipiente; Domingo Vals de la textil; Faustino García Moncó y José María Ibarrondo del Banco de Bilbao, y yo mismo. El gobierno japonés y Ullastres habían pensado que se necesitaban contactos muy abiertos para que los modos de comerciar de uno y otro país pudieran ser mutuamente conocidos sin veladuras ni protocolos. En España corrían acusaciones de una supuesta política de *dumping* comercial en Japón y deseábamos aclarar ese vidrioso punto. Más en general, queríamos ilustrarnos e informar al Gobierno sobre los modos y la amplitud de la intervención estatal japonesa en la economía, explorar las posibilidades de alianzas entre empresas de los dos países y, sobre todo, conocer más acerca del Japón y su gran industria.

En primer lugar, fuimos recibidos por el Ministro de Asuntos Exteriores, una especie de fósil, grueso y con gafas gruesísimas, impasiblemente instalado en un precioso salón con enormes butacas tapizadas de cuero rosa,





Primer viaje al Japón. De izquierda a derecha: Juan Abelló, Domingo Valls, Señora de Masó, Faustino García Moncó, Enric Masó, Ignacio Ibarrondo y Enrique de Sendagorta

decorado sólo con un biombo dorado y un jarrón de flores minimalista. Lentamente, a través del intérprete, el Ministro cruzó frases protocolarias y, sobre todo, largos silencios con nuestro portavoz García Moncó, sin decir otra cosa que éramos bienvenidos y que deseaba el éxito de nuestro viaje. Al salir de aquella banalidad verbal, que fue larga, nos aseguraron, ¡oh asombro! que la entrevista había sido excepcionalmente positiva. En gran contraste, el Ministro de Industria, hombre nervioso y elocuente, nos invitó a un almuerzo japonés en el que se explayó dando respuestas detalladas a nuestras preguntas durante más de cuatro horas. En Tokio visitamos una fábrica de televisores de Matshusita en la que trabajaban quince mil



mujeres, y una planta de Komatsu que producía maquinaria de obras públicas; además tuve ocasión de conocer la industria naval de Yokohama. Me acerqué también a Nagasaki para ver sus famosos astilleros y conocer instalaciones para la fabricación de grandes hélices marinas, que me interesaban por razón de mi proyecto de construir una planta en España, asociado con mi buen amigo holandés Max Lips, en aquel momento el más prestigioso fabricante de hélices de Europa. Pronto pudimos apreciar la potencia de los *zaibatsus*, conglomerados financieros e industriales que podían combinar sus operaciones internas para lograr agudeza en las exportaciones que más les interesaban. Valoramos la ayuda del Gobierno a la Investigación de Desarrollo, concepto que alcanzaba fronteras muy favorables para la industria, así como el bajo coste del dinero y los sistemas sociales con prestaciones de jubilación muy bajas que obligaban a los trabajadores a ahorrar severamente durante toda su vida activa. También pudimos comprobar el gran crecimiento y la modernización de la industria siderúrgica, así como el esfuerzo continuado por mejorar en todo la productividad. Las causas de la flexibilidad y del empuje del comercio japonés en aquellos años eran múltiples y resultaba muy difícil probar los casos concretos sospechosos de *dumping* que se presentaban. Por otra parte, era muy de reseñar el entusiasmo, con visibles facetas de patriotismo nacionalista, casi guerrero, de los directivos con los que tratamos.

En Tokio tuvimos un interesantísimo encuentro con el Padre Arrupe, que entonces era el Provincial de los jesuitas en Japón. José María Ibarrondo llevaba para él una carta de presentación de Fernando Gondra,



Consejero del Banco de Bilbao, Presidente de la Vasconia y consejero y socio de muchas empresas de altos vuelos¹⁰⁹, que era primo carnal del jesuita. Nos había citado en un cóctel en la Embajada de España, pero allí había demasiada gente para charlar a gusto y Arrupe nos propuso desplazarnos a nuestro hotel, el Okura, situado muy cerca de donde estábamos. Nos aposentamos en un saloncito, pedimos unas cervezas y unos canapés e iniciamos una conversación que duró hasta la una de la noche, con todo el peso de nuestras preguntas sobre aquel hombre de figura ascética que al poco tiempo fue elegido General de la Orden. Con discurso ameno narró acontecimientos, presentó preocupaciones y sugirió ideas sobre temas variados. Pudimos apreciar la claridad de su palabra, incluso para hacernos penetrar en la penumbra de sus dudas respecto a los tiempos que nos habían tocado vivir. Nos habló largamente del contraste entre la cultura japonesa y la nuestra, judeocristiana y grecorromana, que cuenta con conceptos que ni siquiera existen en el vocabulario de aquel país con tanta riqueza intelectual y artística. Nos explicó, además, cómo los poemas japoneses debían apreciarse tanto por su musicalidad y su significado como por la belleza de los signos de su escritura. Él mismo tomó lecciones de caligrafía con un maestro de párvulos porque, sin conocer el manejo de los pinceles, se perdían matices de comunicación necesarios para

¹⁰⁹ Cuando se constituyó Petronor, Gondra formó parte del Consejo que presidía yo. Durante una larga temporada hizo de mi trabajo una verdadera carrera de obstáculos, en la que tuve que desplegar toda mi capacidad profesional, mi paciencia y mi energía. Era un hombre de autoridad y muy valioso pero nada fácil.



comprender a aquellas gentes. Nos habló de la síntesis de las dos culturas, oriental y occidental, y de los obstáculos que dificultaban la expansión del cristianismo. De su extensa exposición recuerdo que nos resaltó cómo la figura de la Santísima Virgen con el cuerpo muerto de Cristo en sus brazos, La Piedad, atravesaba con frecuencia la coraza cultural de las mujeres japonesas.

Nos describió la tragedia de Hiroshima, ciudad de unos 400.000 habitantes, cuando el seis de agosto de 1945 un bombardero norteamericano B-29 hizo caer sobre ella la primera bomba atómica. Los jesuitas tenían una casa en el mismo centro urbano y otra, que era el Noviciado, a seis kilómetros, en las afueras. Arrupe vivía en esta última casa con una comunidad de treinta y cinco jesuitas. La ciudad que, salvo un núcleo de edificios de cemento, estaba formada por típicas casas japonesas construidas en madera, fue destruida bajo una espesa cobertura de fuego, cenizas, violencia explosiva, radiaciones, gases y denso humo negro. Hubo doscientas mil víctimas. Tan pronto como pareció que la situación mejoraba gracias a la lluvia, los Padres, con total ignorancia de lo que se trataba, bajaron a la ciudad, recogieron heridos, los curaron con el mismo tratamiento sencillo de las quemaduras, y dieron techo y alimento a todos los que pudieron. Ninguno de los Padres sufrió daños por radiaciones a pesar de haber estado en contacto con tantos afectados por la explosión. La narración del jesuita, a pesar de su calma y del tiempo transcurrido, no pudo dejar de ser dantesca. Luego, en su libro de memorias, *Este Japón increíble*, describió aquella tragedia con gran profusión de anécdotas estremecedoras. Me acordé de *Hiroshima mon*



amour, con aquel recitativo de Marguerite Duras: ...«Se repetirá. Doscientos mil muertos. Ochenta mil heridos. En nueve segundos... Hará diez mil grados en la tierra. Como diez mil soles. Arderá el asfalto. Reinará un profundo desorden. Una ciudad entera será levantada en el aire, y volverá a caer hecha ceniza...»¹¹⁰. Dios quiera que la profecía de aquella voz no se cumpla jamás.

De Tokio marché a Osaka y Kyoto, donde quise visitar a los primeros del Opus Dei en aquellas islas. Tenían una Escuela Internacional de Idiomas en la primera de dichas ciudades y una residencia en Kyoto en la que conocí a Soichiro Nitta, sacerdote japonés del Opus Dei que hablaba español lo bastante para sostener con nosotros una conversación salpicada de sonrisas y admiraciones. Creo que fue en este mismo viaje, o en uno siguiente, cuando pasé una buena tarde en Kyoto con mi amigo Fernando Ascaso, a quién conocí en Bilbao antes de que fuera sacerdote, también del Opus Dei. Aparte de la visita turística a los templos y edificios antiguos japoneses, de estética tan propia, charlé largamente con don Fernando y disfruté con su optimismo y alegría porque, aunque veía con realismo las dificultades de la labor apostólica, las abordaba con esperanza y espíritu deportivo.

¹¹⁰ Marguerite Duras, escritora francesa nacida en Indochina, fue, con Alain Resnais, quien ideó la película. Fue comunista en su juventud y en 1981, cuando surgió en Polonia el movimiento «Solidaridad», escribió: «cuando creía que todo estaba muerto, vuelve la vida, llega el final del marxismo en Gdansk, el final del análisis marxista». Véase lo que escribe de ella Charles Moeller en *Literatura del siglo xx y cristianismo*.



Sabía aún poco japonés pero se detenía con gente en la calle, contaba historietas a los camareros, sonreía siempre y, ayudado por muchas notas y frases aprendidas de memoria, predicaba retiros espirituales. Me contaba que, al principio, cuando llegaron, al recibir un sobre o una nota escrita no sabían si era una factura, siempre temible, o una deseada invitación, y no podían evitar la emoción al descifrar los signos uno a uno y los textos palabra por palabra. Luego fueron teniendo amigos y el apostolado iba con la vida, con el ejemplo, la oración y la fuerza del misterio cristiano.

En una institución cultural de aquella ciudad única, su Cámara de Comercio nos dio una cena con breves representaciones de geishas que lucían preciosos atuendos antiguos, música japonesa, el Nō, y un recitado de poemas de los que, naturalmente, no entendimos nada, pero que nos mostraron algo de su refinado sentido estético. Allí terminó la misión. Faustino García Moncó y yo prescindimos de la parada en Hong Kong y fuimos a Manila, a donde nos habían invitado Joe Mc Mickey y la familia Zóbel, por un lado, y Paco Cantarell, Presidente de Tabacos de Filipinas, por otro. De todas maneras, yo quería pasar por el archipiélago para conocerlo y saludar a Gaspar Anduiza, que seguía siendo el administrador de la hacienda de Deagan que aún conservaba mi madre.

La hospitalidad de los Zóbel fue extraordinaria. Joe Mc Mickey y Alfonso Zóbel nos hicieron una presentación del grupo familiar, que abarcaba amplios sectores de la economía de aquel país. Nos hablaron de sus planes en España, especialmente del proyecto de Sotogrande, del



que Augusto Miranda, mi antecesor en la Naval, era Presidente, y de la desalación de agua de mar en Almería. Visitamos sus modernas oficinas en Macati, en una gran avenida con centros de negocios de las compañías y bancos más importantes del mundo. Durante una cena en su casa, en Forbes Park, Mercedes Zóbel, esposa de Mc Mickey, y su hermano Alfonso, nos contaron los orígenes de la gran familia desde el barco de Acapulco a los Roxas, los Soriano y los Ayala.

También fue notable la cena que nos ofreció Tabacos. Yo no recuerdo en mi vida despliegue de lujo y suntuosidad culinaria como los de aquella fiesta. Cené en una mesa con el Ministro de Industria filipino y, la verdad, empezaba a estar tan maravillado con todo como lo estaría cualquier paleta, cuando vino en mi ayuda el diplomático español, Enrique Valera Muguiro, y me dijo que la verdadera Manila era un antro de miseria y un criadero de las desigualdades más bochornosas. Quiso que García Moncó y yo viéramos la realidad de lo que nos decía y nos llevó en su jeep a dar una vuelta por la ciudad. Primero visitamos el bar Guernica, como en todas partes, con su entrada custodiada por dos guardias armados con metralletas. Allí nos encontramos con unos pelotaris vascos del Jai-Alai que seguía siendo popular por las apuestas. Nos hablaron mal de Filipinas y con nostalgia de su tierra, que visitaban todos los años, a pesar de que, según decían, allí no tenían nada que hacer. Luego, nuestro guía, el diplomático, se acercó a un barrio de dar miedo, con el vicio campeante y mucha gente de pinta siniestra y nos dijo que allí se podía comprar un ser humano por una nada y matarlo si se quería. Nos retiramos a nuestro hotel muy apenados.



El día siguiente casi completo, después de conocer la zona antigua Intramuros y la Catedral, lo dediqué a Gaspar Anduiza, a quien no conocía personalmente. Ya iba estando viejo y dejaba atrás una vida de trabajo con mi padre y también algunos años de sufrimientos durante la ocupación japonesa, de la que me contó algunas anécdotas crudelísimas. Recordó con mucho cariño a toda nuestra familia y me habló de la suya filipina, para insistir en que sus hijos, que eran mestizos, pertenecían a un mundo y a una forma de ser distintos a los nuestros y no servirían como administradores de Deagan. Él no los podía recomendar. Le dije que nuestra madre tenía sentimientos muy apegados a Filipinas, donde fue tan feliz, a lo que él me contestó: «Ahora no basta con querer a esta tierra: cierto, hay que ser filipino de corazón pero también de piel. El nacionalismo avasalla. Dile a mamá que yo le recomiendo que venda todo en cuanto pueda». Nos despedimos los dos con pena, a la que en mí se sumaba el agradecimiento a aquel hombre que había sido tan leal a mi padre.

No podía detenerme más tiempo y continué la vuelta por Asia en un avión de las líneas australianas que hacía la ruta Manila, Saigón, Karachi, Teherán y Roma, donde tomaría otro avión a Madrid, pero, por curiosidad y un poco de fantasía, volé antes a Saigón para visitar aquella ciudad durante unas horas antes de continuar el regreso a España.

Durante la Guerra Mundial Vietnam sufrió la ocupación japonesa y a continuación empezó la insurgencia de guerrillas, la «guerra del pueblo», liderada por Ho Chi Minh, a quien ayudaban China y la URSS, para expulsar



a los franceses que habían colonizado Vietnam desde mediado el siglo XIX. La derrota de éstos en la famosa batalla de Dien Bien Phu, en 1954, después de años de comportamiento heroico, dio lugar a la presencia militar de Estados Unidos y a la que podríamos llamar segunda Guerra de Vietnam, durísima, que finalizó en 1975 con la toma de Saigón por los comunistas y su triunfo sobre la nación más fuerte del mundo, que se hubo de retirar vencida por sus contradicciones internas y su propia desmoralización. Dejamos de tener noticias de aquel país que había recibido de Francia la educación occidental, el cristianismo, las leyes de derechos civiles, una lengua de cultura, la organización administrativa francesa, los edificios públicos, aquella preciosa catedral de Notre Dame de Saigón con sus dos esbeltas torres, los hoteles, los colegios y las modernas calles y avenidas.

Ya dentro del avión, a punto de volar, fui testigo involuntario de la despedida a dos de sus hijos de un padre ya mayor, que iba a París para ser operado de algo grave. En un francés perfecto les pedía fueran dignos ciudadanos, buenos hermanos y cristianos fieles. Antes de cerrar las puertas el avión, les bendijo con palabras de amor y de esperanza en el Buen Dios. Pensé en la última bendición de mi padre, para quien la verdad principalísima, como la de aquel vietnamita, era saberse hijo de Dios. Pues bien, con Ho Chi Minh cayó sobre Vietnam una espesa capa de aislamiento y de terror que duró veinte años, hasta casi el fin de siglo. Ya no están los comunistas y el pueblo vietnamita renace con la ayuda de Estados Unidos. Sigo pensando que aquella descolonización, aquel abandono, fue una irresponsabilidad.



ÚLTIMOS RESPLANDORES DE UNA GRAN EMPRESA

«No nosaremos más sabios si no aprendemos que mucho de lo que hicimos fue una gran locura»^{III}.

Frederick A. Hayek, *Camino de Servidumbre*.

PRIMEROS ANÁLISIS Y DECISIONES

Mis años en la Sociedad Española de Construcción Naval, desde 1963 a 1968, corresponden a la etapa más brillante de los astilleros españoles en el siglo pasado. Me voy a referir solamente a lo que recuerdo, como destacado, de mi acción directiva en la empresa que, con sus cuatro factorías en Sestao, Reinosa, Matagorda y San Fernando, junto a su prominencia y sus grandes valores, presentaba problemas bastante serios.

Cuando me hice cargo de la Naval su situación financiera no era buena y especialmente aguda era la falta de tesorería. Teníamos muchos deudores que se demoraban y otros muchos que discutían nuestras facturas, lo cual, unido a los resultados negativos de Reinosa y de San Carlos, daba lugar a un continuo acudir a los ban-

^{III} «We shall not grow wiser before we learn that much that we have done was very foolish». F. Hayek: *The Road to Serfdom*.



cos, que cada día mostraban mayor reticencia para aumentarnos sus créditos. Por otra parte no teníamos acceso al mercado de Obligaciones Preferentes que tomaban las Cajas de Ahorros y emitía principalmente el INI. Cualquier otra financiación a largo plazo nos estaba vedada y las nuevas inversiones debían aplazarse siempre. Mis largas conversaciones con Pedro Gomero del Castillo, con quien establecí desde el primer momento una confiada amistad, me situaron en la dura realidad que me esperaba. Pronto vi que aquella primera tensión de liquidez no era sino un anticipo de lo que vendría los años siguientes, compitiendo en clara desventaja, tanto en lo comercial como en lo financiero, con los astilleros estatales, y en divergencia con el mismo Estado por su planteamiento de la construcción naval. En aquella coyuntura, para mí inesperada, me pareció necesario hablar del problema de fondo con Mariano Navarro, Ministro de Hacienda, al tiempo que le pedía la clasificación preferente para una emisión de obligaciones por 125 millones de pesetas ya solicitada. El Ministro estaba con gripe, pero, por mi insistencia, y gracias a su amabilidad, conseguí que diera instrucciones para que se considerase nuestra justísima petición. Por otra parte negocié con armadores diferencias pendientes, movilicé enérgicamente la gestión de cobros, cancelé un contrato de un barco que construimos en Sestao para un armador griego que nos estaba tomando el pelo y conseguí venderlo razonablemente. Terminé toda esta gestión previa y logré la calma suficiente para poder trabajar en serio. Mi Comisión Permanente estaba formada por Luis Urquijo, Marqués de Bolarque, que terminaba su etapa como Embajador en Bonn; Pedro Gomero del Castillo, del Banco



Hispano; Augusto Miranda, mi predecesor; Alfonso Churruca, del Banco de Bilbao; Ricardo Goizueta, del Central, y José M.^a Martínez Rivas, que representaba la tradición de los Astilleros del Nervión fundados por su padre y fusionados con los de La Naval de Sestao. Luego el Consejo prácticamente se duplicaba con las mismas representaciones más o menos.

Todos quedamos contentos por el alivio de la colocación de obligaciones y los consejeros aún más por verme decidido a echar el resto para levantar la empresa, aunque ellos, que conocían, o más bien intuían, el fondo de los problemas, tenían por cierto que tal objetivo sería difícil de lograr. Como banqueros estarían atentos a cualquier posibilidad de disminuir sus riesgos o, incluso, de abandonar un negocio de tantos sobresaltos como la construcción naval. Este era el criterio, no rotundo pero sí prevalente, que no expresaban por razones obvias. Algunos, como Pedro Gamero, apuntalaban mi esperanza de situarnos en planos más positivos y estables. Sin embargo, a medida que me familiarizaba con las factorías y hablaba con los directivos, mi diagnóstico personal se oscurecía, aunque siempre había alguna luz y buen ánimo de lucha.

Conocía ya la factoría de Reinosa, pero cuando estudié su ejecutoria y sus posibilidades comerciales reales, vi que nuestro futuro sería malo: talleres para piezas y munición artillera, parados; naves con máquinas y hornos viejos, todos sin trabajo alguno; laminadoras de chapas de acero para corazas, lógicamente olvidadas; otras naves de trabajo vacías. Desolador. Sólo



pulsaba con fuerza la fundición de acero y la gran forja, que tenían mucho que hacer con las piezas para los barcos: codastes, anclas, ejes de propulsión y, sobre todo, grandes cigüeñales. No podíamos despedir a tanta gente sobrante como teníamos y las expectativas eran, en su conjunto, pobres. Por otra parte el sentido comercial de la dirección estaba enfocado hacia el ejército, que apenas nos necesitaba; algo a los aceros especiales; y más a los astilleros, que eran clientes cautivos aunque pronto, con la liberalización, empezaron a quejarse, con razón, de los precios y los plazos de Reinosa, y a contemplar otros proveedores.

Solía ir a la factoría desde Madrid en el tren de la noche con destino a Santander y, como llegaba a Reinosa antes del amanecer, me plantaba en las oficinas a las siete de la mañana para empezar a trabajar. Pronto me convencí de que una dirección no militar¹¹² favorecería los cambios necesarios y pedí que se hiciera cargo de Reinosa, primero a Álvaro González Aledo y después a José M.^a Escondrillas, que potenciaron la producción básica de acero y, con mejoras poco onerosas, lograron buenos resultados en aceros especiales, aunque insuficientes para llenar la sima económica de aquella factoría. También procuramos participar en el mercado de piezas forjadas para el automóvil, en el que nunca había

¹¹² Tomás Reneses, artillero, era el director de Reinosa, y yo lo apre- ciaba mucho. Me ayudó cuando en 1947 se produjo la terrible explosión del almacén de minas marinas en Cádiz, y estaba allí veraneando María Luz Gomendio, mi novia, con su familia, en la que hubo accidentados graves.



conseguido asentarse. Recuerdo que pedí a don José Ortiz de Echagüe, militar, empresario y reconocido artista de la fotografía, que nos diera una oportunidad de suministrar a SEAT. Me mandó inmediatamente un cigüeñal forjado por Patricio Echevarría y me dijo que si pudiera asegurarle una calidad igual, hablaríamos de pedidos. En unas horas estuvo la pieza en mi despacho, la envié a los ingenieros de Reinosa, la estudiaron y tuvimos que renunciar por razones técnicas no solucionables en tiempo adecuado.

San Carlos era un problema menor pero aún más difícil. La factoría estaba hecha para servir a la Marina de Guerra que, salvo alguna reparación, no tenía para nosotros demanda alguna de artillería. Habían cambiado ya las formas y conceptos de la guerra naval. La Armada iba a iniciar un programa de construcción de fragatas y ayudamos a sus contactos con Vickers, que desarrollaba en el Reino Unido el proyecto de las *Leander*, muy adecuado a las finalidades españolas. La política impidió la solución inglesa y España decidió construir las fragatas americanas. Pues bien, por impedimentos del presupuesto ni siquiera pudimos encargarnos de los torpedos, y, por incapacidad técnica, tampoco del cañón de tiro rápido. Al confirmar nuestra obsolescencia tecnológica, la lejanía de programas importantes y la preferencia que se daba a la Empresa Nacional Bazán, decidí olvidar los problemáticos pedidos de la Armada. Venciendo resistencias de nuestra cultura empresarial, acentuadas en aquella factoría, desplacé a ella trabajos secundarios de los astilleros, que se sumaron a la fabricación de maquinaria para cementeras y a la de algún motor diésel de tamaño medio. Más tarde



segregamos San Carlos en una nueva sociedad y vendimos un tercio de su capital a Werkspoor, importante firma holandesa que tenía interés en entrar en España y con la que sosteníamos una buena relación. Años después de mi mandato, Werkspoor tuvo gravísimos problemas en Holanda por desacertar en algunos de sus productos, con lo que tampoco aportó la solución esperada.

El fuerte en la Naval era Sestao. Su director, Francisco Landeta, conocía perfectamente el astillero y sus capacidades potenciales. Con su equipo –Víctor García Rodrigo, José Ramón Pérez (Perucha), José Manuel Ojanguren y Antonio de la Rica– emprendimos una serie de transformaciones y mejoras que se llevaron a cabo de forma rapidísima. Decidimos eliminar el negocio de ferrocarriles porque interfería con el de construcción naval y era muy irregular en cuanto a volumen de obra y resultados. Para ello aprovechamos una racha de concursos convocados por Renfe para locomotoras y vagones, los ganamos en buena parte y dejamos asentada una presencia muy superior a la realidad de nuestras capacidades. Entonces, favorecidos por la vocación de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain, dirigida por José Luis Graset y Pedro Ardaiz, les vendimos todo el negocio, que era poco más que el de los contratos recientemente ganados.

En el astillero, nuestro objetivo más importante consistió en ensanchar y reforzar una de las gradas para poder construir petroleros de hasta unas 120.000 TPM, lo más que la Ría y Sestao daban de sí. De otra manera quedábamos fuera de un sector importantísimo del mercado.



Lo hicimos, y al mismo tiempo acondicionamos los talleres de acero, aumentamos los medios de elevación y mejoramos los espacios de prefabricación y los muelles de armamento. Dejamos un astillero quizás algo apretado, pero buenísimo, tal como se demostró enseguida. También añadimos algunas máquinas clave al taller de motores. En el campo de las reparaciones navales y de las pequeñas construcciones, adquirimos Astilleros de Santander, con un dique seco que había sido proyectado por Sener.

Mientras tanto, el Astillero de Matagorda en Puerto Real, al mando de Germán García Monzón, y más tarde de Manuel Gil de Bernabé, iba trabajando bien con unos medios más limitados, pero con buen oficio y con impulso para objetivos crecientes. En Cádiz arrancamos la modernísima planta Navalips para la fabricación de hélices, al 50% con la empresa de Max Lips, y nombramos Presidente a Rafael Cardín, que fue mi primer Director en Sestao. En la Dirección Comercial tuve a Enrique Kaibel y el refuerzo de Paco Celaya como economista. Más tarde conté en Madrid con Fernando del Molino y con Rafael Paniagua, que lo hicieron muy bien.

Fuimos pioneros en España en la aplicación de nuevos conceptos y técnicas de dirección. Recurrimos a Octave Gélinier, autoridad en teoría de la dirección que hizo época con su libro *Moral de l'entreprise et Destin de la Nation*, título que por sí mismo ya dice mucho de los tiempos, e hicimos con él un «encierro» de formación de unos cuantos días. Al terminarlo, estábamos convencidos de que dirigiríamos mejor, con una consideración de los factores humanos más acertada y con más eficacia.





El Zaragoza

El día 28 de febrero de 1968, en que tuvo lugar la botadura para Cepsa del *Zaragoza*, petrolero de 100.000 TPM, fue muy satisfactorio para nosotros. Habíamos dado un salto importante en la capacidad, tanto técnica como económica, de Sestao. Como cabeza del grupo del Banco Central asistió a la botadura Ignacio Villalonga, su Presidente, con quien, por mi amistad personal, pude hablar largamente de la construcción naval que su banco financiaba, en la Unión Naval de Levante y algo en la Naval. Villalonga era un gran banquero y sabía escabullirse de los compromisos graves si veía que le iba a faltar cobertura.





Botadura en Sestao: María Luz Gomendio, Enrique de Sendagorta, Marqués de Bolarque, M.ª Ángeles Velasco de López Bravo y José Manuel Ojanguren

CUATRO BARCOS PARA CUBA, CINCO PARA MARRUECOS Y UNO INCENDIADO EN PERÚ

Antes de escribir algo de lo que fue el desenlace de una situación general insostenible para los astilleros españoles mayores y también para mí mismo, narro tres historias, una relacionada con la construcción de cuatro magníficos «liners» para Cuba; otra con la de cinco buques climatizados, de unas 3.800 TPM para Marruecos; y la tercera motivada por el incendio de un barco de línea de 13.000 TPM de una serie de cinco iguales, al poco de



ser entregado al Perú. Lo de Cuba tuvo como antecedente una anécdota divertida y como final una tragedia y el despertar a tiempos socialmente nuevos.

En el año 1964 se produjo en Sestao la botadura del *Santa Cruz de Tenerife*, barco de pasaje para la Compañía Transmediterránea¹¹³, del que fue madrina la señora de García Moncó, a la sazón, Ministro de Comercio, sucesor de Ullastres. El acto de la botadura tenía en nuestros astilleros una liturgia muy determinada por la tradición. Llegaba la madrina y sus acompañantes a las oficinas centrales, donde eran recibidos por la autoridad más significada de la empresa y el director de la factoría; se entregaba a la madrina un ramo de flores y se formaba una comitiva que emprendía un pequeño paseo hasta la cabecera de la grada. En la misma proa del barco que se iba a lanzar, se montaba una tribuna engalanada con los colores rojo y gualda y en su centro la botella de champán que rompería la madrina contra el casco previamente bendecido por un sacerdote. La comitiva la encabezaba el Director de la Factoría, en aquel caso Francisco Landeta, que llevaba a su derecha a la madrina. Unos metros por detrás, con distancia bien marcada, caminaba el grupo de altos funcionarios armadores, ingenieros de La Naval, proveedores y amigos invitados, algunos con sus señoras. Lógicamente, el Presidente Luis Urquijo, Marqués de Bolarque, y yo

¹¹³ Asistieron, entre otras personalidades, el Subsecretario de la Marina Mercante Leopoldo Boada, el Director General Fernando Rodrigo, que fue mi profesor de Teoría del Buque y don Manuel Soto, Presidente de Transmediterránea.



atendíamos al Sr. Ministro e íbamos entre la madrina y el grupo. Los numerosos trabajadores que asistían a la botadura, muchos con sus familias, solían formar calle en la aproximación a la grada. Conocía yo a casi todos y me consideraba amigo de muchos de ellos porque los años difíciles que trabajé allí, desde 1947 a 1956, con muchas tareas de noche y penurias de tantas cosas necesarias que nos obligaban a ingeniar soluciones atípicas, nos unieron humanamente. Estaba aquel día, cerca de la primera fila, un oficial ajustador muy bueno que se llamaba Pascual, a quien yo apreciaba mucho por su capacidad profesional y como persona. Tenía fama de comunista, pero nunca le pregunté nada fuera del trabajo o de la familia.

– ¡Don Enrique! ¡Estamos sin trabajo! –dijo a voces, e insistió: ¡A ver si usted que es ahora el que manda, nos trae trabajo!

Pascual hablaba justo por encima de otras cabezas que tenía delante. Lo reconocí y, con el Ministro un poco retrasado a mi lado, le saludé.

– ¿Cómo está usted Pascual? Me alegra verle.

– Bien, pero aquí necesitamos trabajo, repitió terco.

En aquellas semanas estábamos haciendo gestiones para la contratación de unos barcos para la Cuba de Fidel Castro, pero no terminábamos de rematar las negociaciones. Yo, que estaba un poco «cortado» por aquella apelación de un hombre bien de la Naval, se lo dije:

– Estamos negociando unos barcos cargueros para Cuba pero... no sé.



– ¡Adelante, don Enrique! ¡Ésos son de los nuestros, ésos pagan!

Lo oyó todo el mundo. Me volví al Ministro para decirle que era un oficial excelente y darle alguna explicación, pero no hacía falta. García Moncó miraba para otro lado y sonreía divertido pero, sobre todo, contento de ser testigo de aquella ilusión de ir a más que nos prendía a todos. Al cabo de unas semanas contratamos cuatro barcos.

Cuando estaba el primero en armamento, ya bastante avanzado, con muchos hombres, montadores, soldadores, tuberos, electricistas y carpinteros trabajando intensamente a bordo, se declaró un incendio muy serio que afectó a las habilitaciones y a la cámara de máquinas. Dos hombres no pudieron escapar y murieron cercados por el fuego. La consternación lógica hizo profunda mella en todos y la dirección de la factoría se desvivió para atender a las familias afectadas y a los heridos. Con todo, los trabajadores se pusieron en huelga y fueron sumando sus argumentos y razones para sostenerla. Empezaban ya a moverse organizaciones y sindicatos no oficiales, Comisiones Obreras, la Hoac con el cura de Repelega¹¹⁴, los socialistas, UGT, los cristianos y también los sindicatos oficiales. Todos querían su parte de protagonismo en la huelga. El ambiente socio político era de anarquía buscada, de cansancio, de desorientación y de ponerse

¹¹⁴ Hermandades obreras de acción católica. Repelega es un barrio de Portugalete.



contra todo, en general y en particular. Landeta, de la Rica y Ojanguren se esforzaron extremadamente en escuchar, explicar, esperar y volver a empezar exposiciones sobre qué era y cómo funcionaba una empresa, comunidad de hombres y de intereses. Habían pasado un par de días cuando recibí una llamada del Ministerio del Interior por la que se me invitaba a presentarme inmediatamente al Ministro, que era entonces Camilo Alonso Vega, a quién ya conocía. Cuando entré en su despacho, en la calle Fortuny, no se movió; se quedó en su mesa sentado, con la mirada muy seria puesta en mí y se demoró el tiempo de cruzar algunas frases antes de invitarme a tomar asiento. Me dijo que sentía la muerte de los dos trabajadores pero me vino a reprochar que aquella huelga tuviera lugar y a culparnos por no haberla resuelto ya. Le dije que no podíamos hacer otra cosa que hablar con los huelguistas, aplacarles, razonarles y aguantar hasta hacer posible una negociación sobre asuntos concretos que probablemente podrían resolverse, pero, le dije, la huelga tenía un fondo sin duda político. Cuando se terminaron mis explicaciones, él me dijo, en seco, que el barco había sido incendiado por la CIA para avisar a los que comerciaban con Cuba y para abortar operaciones de importancia como la nuestra. Según Alonso Vega, el fuego, que efectivamente se inició por varios puntos del barco, fue producido por medio de unas barras delgadas, que al ser partidas daban lugar a una reacción química fuertemente exotérmica con altas temperaturas. Así se incendiaron mamparas de madera, pinturas, cables y otros materiales combustibles, y después toda la popa del barco, hasta que los bomberos apagaron el fuego. Terminó la entrevista sin más y a los muy pocos días la huelga. Recons-



truimos las partes incendiadas del barco y seguimos adelante pero con mucha más atención a todos los problemas humanos y a los sindicales, que se nos venían encima con la politización, bastante anterior a la muerte de Franco.

Algo después nos pidieron que ofertáramos cinco frigos climatizados de tres mil ochocientas toneladas para una nueva naviera marroquí, la *Royal Marrocaine de Navigation*, constituida por la familia real alhauita. El caso interesaba a España en el campo de las relaciones entre los dos países. Sin embargo, los barcos no nos convenían porque interferían con otros compromisos y posibilidades. Además el cliente no nos ofrecía bastante confianza. Entonces el Embajador de España en Rabat, Ibáñez, insistió tanto ante el Gobierno y ante nosotros que se salió con la suya: consiguió que el seguro de crédito a la exportación nos cubriera el 95% de los impagos, algo impensable que habíamos puesto como condición. A última hora nos obligaron a que los motores fueran MAN, alemanes, que nosotros no fabricábamos.

Construimos los barcos casi simultáneamente, con gran rapidez y, antes de las pruebas de mar, reclamamos al armador con reiteración y urgencia que se incorporara su oficialidad, porque las entregas serían inmediatas. Por nuestra parte fue un ejemplo de organización pero creo que no se pudo decir lo mismo de la parte mora: los maquinistas y los oficiales de puente, todos franceses, y el resto de los tripulantes marroquíes, no llegaban o se perdían en el barrio chino de Bilbao. Finalmente tuvimos que movilizar a la policía, que los fue sacando de todos los antros de la zona de San Francisco, a veces a punta de



pistola, y llevándolos a los mismos barcos. Al poco de entrar en servicio, los barcos empezaron a tener dificultades y averías debido a la falta de profesionalidad de aquella gente; y nosotros comenzamos a preocuparnos seriamente porque no nos pagaban los primeros vencimientos trimestrales, ni los segundos. Mandé a Casablanca a José Ramón Aymerich, secretario general y jurista muy hábil, quién al poco me anunció que nuestra situación sería difícilísima con aquellos clientes tan encumbrados y tan sinvergüenzas. Abrevio para decir que los reales accionistas se habían embolsado el veinte por ciento del valor de los barcos^{II5}, aportado por su propio Gobierno como prima de nuevas inversiones, más una buena comisión de la MAN y todo el dinero que pasaba por caja y bancos, producto de fletes. Se lo llevaban todo con total desenvoltura. Aquello no tenía solución civilizada y tomamos la decisión de embargar sorpresivamente los cinco barcos. Lo hicimos con la ayuda de excelentes abogados franceses y, ya que los cargueros apenas navegaban, la cosa no fue tan difícil como habíamos supuesto. No hubo resistencia de la propiedad porque, con su rabo de paja, procuró desaparecer.

De inmediato nuestros comerciales vendieron los cinco barcos a Yugoslavia. Cuando informamos de nuestro «salvamento» a la Compañía de Seguros de Crédito a la Exportación, sus funcionarios, que estaban espantados por las pérdidas en que iban a incurrir y por los pleitos que tenían por delante, se pusieron contentísimos al

^{II5} No puedo asegurar que fuera el 20% o el 30%.



verse libres de un disgusto mayor. El equipo de la Naval quedó muy bien.

Muy diferente fue el comportamiento de la Compañía Peruana de Vapores, para la que construimos cinco barcos de 13.000 TPM. Uno de ellos, ya en el Pacífico, se incendió por incompetencia de sus maquinistas. Cuando esto quedó claro, me visitó en Madrid el Almirante Salmones, Presidente de aquella compañía, que estaba sobre-cargada de cesantes y recomendados políticos que tenían en ella su refugio y comedero. Como hubo intentos de cargarnos responsabilidades, que fallaron absolutamente, el Almirante peruano aceptó noblemente que la culpa fue de su gente y quiso excusarse conmigo. Se dolió por su país y, en mi despacho, en un momento de tristeza, se le saltaron las lágrimas. No era para menos, porque en los días que estuve en Lima pude comprobar que los profesionales peruanos más valiosos e influyentes trabajaban para empresas foráneas, especialmente para las grandes norteamericanas, mientras que la economía nacional y la política propiamente peruana estaba conducida por personas de escasa preparación que iban a lo suyo.

MARCHA ANIMOSA

Tanto en Matagorda como en Sestao las construcciones y los nuevos contratos marchaban; nuestros planes se cumplían bien y los ánimos para proseguir nuevas ideas florecían.

Además de los barcos para Cuba, para Perú y los que finalmente se quedó Yugoslavia, hicimos hasta seis



buques frigoríficos para una nueva compañía canaria, Navicasa; dos «ferries» para Trasmediterránea; un barco de pasaje, el *Treinta y tres orientales*, para Uruguay; dos cargueros «liners» para armadores ingleses; el *Cabo Izarra* para turismo, el petrolero *Barranca Bermeja* para Colombia; cuatro de productos para CAMPSA; varios cargueros para Naviera Vizcaína: los *Bermeo*, *Ondarroa*, etc.; otros tres petroleros de 100.000 TPM para varios armadores; otro más pequeño, un *Mar Cantábrico*, un bulk-carrier para Artola; un transporte de gas, y el *Deneb* y tres frigoríficos para Marítima del Norte. También se construyeron bastantes buques y artefactos para un tren de dragado y otros que no vale la pena enumerar. En la botadura del *Sierra Estrella*, para Marinorte, Bárbara Ingham, inglesa y austriaca, joven y bien plantada, hija de Frank y de Lotte Ingham, amigos de Jesús y también nuestros, pronunció en la misma grada un estupendo discurso en español, aprendido para la ocasión, que mereció un aplauso general de los asistentes, en especial de los trabajadores.

Tuvimos la visita del Príncipe Juan Carlos a la factoría de Sestao, quién recorrió gradas, talleres y muelles de armamento con gran interés. Le acompañamos el Marqués de Bolarque, nuestro Presidente, Alfonso Churruga y los directores Ojanguren, José Ramón Pérez, García Rodrigo, yo mismo y algún otro ingeniero. El Príncipe siempre que tuvo ocasión se detuvo a charlar con maestros y oficiales, que se sintieron felices al recibir preguntas y contestar al que sería el Rey.

Conocí en 1967 a Mr. Ackerman, primer ejecutivo de *Tennessee Valley Authority*, un conglomerado que,





Visita del Príncipe don Juan Carlos a la factoría de Sestao.

En primera fila: Enrique de Sendagorta, el Marqués de Bolarque, don Juan Carlos y Alfonso Churruga. Otros asistentes: José Manuel Ojanguren, Ángel de las Cuevas, Guillermo Avanzini y Víctor García Rodrigo

partiendo de la producción eléctrica, controlaba una red de distribución de gas muy importante en los Estados Unidos, fábricas para partes del automóvil, sociedades inmobiliarias y la operación de los astilleros de Newport News de la Marina de Guerra norteamericana, cerca de Norfolk. Le hablé de la idea de un astillero para grandes buques en Cádiz, y me invitó a visitar Newport News. En la primera oportunidad volé a Washington y desde allí al impresionante astillero en el que estaba en grada el portaviones *Nimitz*, que pude visitar, y, en dársenas, otros barcos de superficie y tres o cuatro submarinos atómicos



Shark. El astillero me llamó la atención por su potencia, su amplitud y por el orden que allí reinaba. Almorzamos con algunos de sus mandos en un Country Club anejo, en un comedor privado presidido por un mascarón de proa antiguo, que era una sirena con el escudo de la ciudad de Sevilla. –«No, madeja, Do»– cuyo significado les era totalmente desconocido. Les encantó mi explicación de la alabanza a la lealtad, escondida en el jeroglífico de aquella pieza española. Desde Madrid les mandé una pequeña placa de plata con el descifrado del escudo y un saludo agradecido por la hospitalidad. Ackerman alabó la localización de Cádiz y me confirmó que su Consejo encontraba ya excesiva la diversificación de su empresa. Aprendí mucho de discurrir con aquella persona de gran autoridad sobre nuestra profesión directiva.

De Norfolk volví a Nueva York, donde tenía que firmar un contrato de un petrolero de 100.000 TPM para una compañía de capital alemán, inscrita en las islas Lofoten, junto a la costa norte de Noruega. El acto tenía lugar en la oficina de Manolo Barturen, de Baquio, amigo mío de la niñez, que había mediado entre la Naval y los armadores allí presentes. Resultaron ser dos judíos importantes. Uno, bajo de estatura y sonriente que, según me dijeron, había sido el primer gobernador militar de la zona de Gaza ocupada por los israelitas en la reciente guerra de los seis días. El otro era sefardita, se llamaba Meridor y era miembro del Parlamento de Tel Aviv. Conocía España, admiraba Toledo y estaba muy orgulloso de sus orígenes y de saber bastante español. Charlamos y bebimos un poco más de la cuenta y terminamos con baile y música judía interpretada por aquellos notables



personajes. Me enteré de que el barco transportaría petróleo al puerto de Akaba, en la península de Sinaí, pero no me dijeron nada de su procedencia¹¹⁶.

LA ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS

La *Royal Institution of Naval Architects*, de la que era miembro, celebraba todos los años, además de sus sesiones en Londres, otras de carácter técnico en otras ciudades británicas y a veces extranjeras. Una de mis lecturas principales de estudio era la de sus *Transactions*, con las comunicaciones y discusiones habidas en sus *Sessions* estacionales. Pensé que sería una buena cosa que nuestra Asociación de Ingenieros Navales ofreciera a la Institución inglesa su hospitalidad para celebrar una sesión en España. Hablé con los amigos de Lloyd's, hice alguna visita en la Embajada inglesa, cursé la invitación formal y al poco recibí una carta en la que se aceptaba nuestra proposición. Estábamos contentos porque aquello significaba un reconocimiento y, sobre todo, era reflejo de las buenas relaciones de España con Gran Bretaña, tal como transcurrían a mediados de los sesenta, aunque la normalidad estuviera enturbiada por razones políticas y por Gibraltar. El presidente de la RINA era el Rt. Hon. Viscount Simon CMG, que había participado anteriormente en el gobierno del Reino Unido y era

¹¹⁶ En aquella reunión en la oficina de Barturen conocí personalmente a Eli Elys, que trabajaba para Sener y también para La Naval y otras firmas españolas. Con el tiempo vino a ser amigo de nuestra familia.



entonces la primera Autoridad del Puerto de Londres. Él mismo, con su esposa, encabezó el grupo de veinte o treinta ingenieros que visitaron con nosotros Madrid. El alcalde, Conde de Mayalde, nos ofreció una magnífica cena en los jardines de Cecilio del Retiro. Después visitamos Sevilla y Bilbao. Se presentaron y se discutieron ponencias técnicas¹¹⁷ alternando *in the chair* Lord Simon y yo mismo; se visitaron astilleros, nuestros colegas hicieron turismo y todos disfrutamos. El viaje terminó en el Club de Golf de la Galea, en Bilbao, donde dimos un almuerzo y, a los postres, sobre la hierba del hoyo dieciocho, un grupo folklórico nos hizo una exhibición de música y bailes vascos que ganó fervientes aplausos de los británicos.

Pocos meses más tarde fui invitado con otros compañeros a una cena muy clásica de los constructores navales ingleses en el gran comedor del Hotel Grosvenor de Londres. Éramos más de mil comensales, todos con frac y condecoraciones. Venía con nosotros Antonio González Adalid, Director General en el Ministerio de Industria de López Bravo y, antes de la cena, pasamos a saludar al Embajador, entonces el Marqués de Santa Cruz, que estaba especialmente invitado al Grosvenor. En el primer momento mostró su admiración por nuestra excelente relación con instituciones británicas tan importantes como el Lloyd's, el RINA, la empresa Vickers y los astilleros John Brown de Glasgow y, sobre todo,

¹¹⁷ De las comunicaciones presentadas recuerdo las de B. Baxter, W. A. Crago, Luis Mazarredo y J. B. Parga.



con la Autoridad del Puerto de Londres y su Presidente, Lord Simon. Recuerdo que Santa Cruz miraba curioso la Gran Cruz del Mérito Civil de González Adalid y, aún más, mi Gran Cruz al Mérito Naval, con la banda roja y gualda que cruzaba mi pecho. Estaba deseoso de saber más de nosotros, osados jóvenes ingenieros que nos hacíamos presentes en las altas esferas del Reino Unido. Pero ahí no terminó la cosa, porque en la mesa presidencial de la cena sentaron a Santa Cruz a la derecha del Primer Lord del Almirantazgo que la presidía, y en el discurso de Lord Simon no solamente se refirió, en primer lugar, al Embajador, sino que encomió la hospitalidad española, y agradeció con efusión a la Asociación de Ingenieros Navales, a mí mismo como su Presidente y a cuantos facilitaron las jornadas de la RINA. Las calificó como gran éxito para las relaciones profesionales y la apertura de nuevos canales para la amistad entre nuestros países. Era costumbre que las grandes compañías y organizaciones inglesas alquilaran, en aquel magnífico hotel, habitaciones donde, antes y después de la cena, invitaban a beber algo y a charlar un rato a personas que deseaban distinguir, y no pudimos atender a tantas empresas, autoridades e instituciones que nos reclamaban. El Embajador estaba contentísimo y la visita no pudo ser mejor.

Al cabo de unos meses tuve que ir a Londres y puse unas líneas a Lord Simon para anunciarle mi viaje. Me pidió que le reservara las horas finales de una mañana y un almuerzo, y me anunció que Lady Simon estaría a disposición de María Luz. El matrimonio nos mostró



con amenas explicaciones la Cámara de los Lores y el Parlamento, en cuyo comedor almorcamos los cuatro. El servicio en sencillas mesas con manteles de tipo casero daba a la reunión un aire familiar, a pesar de los techos altos y la solemnidad del edificio. Les agradecimos su derroche de atenciones y quedó claro el deseo de fomentar la relación iniciada.

LA NAVAL Y LAS EMPRESAS DEL INI

En aquellos años, al igual que otros astilleros privados, nos quejábamos de la competencia desigual de los del INI de Cádiz y Sevilla, a los que había que añadir los arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca, en San Fernando, que habían pasado a formar la Empresa Nacional Bazán y también construían buques mercantes. Los de Cádiz procedían de la incautación de Echevarrieta y Larrinaga y de la aportación por el Estado del Dique de Nuestra Señora del Rosario. Además el INI tenía la Empresa Nacional Elcano como naviera, más la Refinería de Petróleos, S.A., de Cartagena, y la Calvo Sotelo de Puertollano, también armadores. Recuerdo que, con ocasión de la construcción de unos petroleros para Repesa, visité a Luis Valero Bermejo, su primer ejecutivo, para pedirle que nos consultaran porque estábamos en condiciones de dar precio y plazo muy convenientes para su empresa. Le costó mucho pero, por mi presión, tuvo que pasarnos consulta aunque, a los pocos días de entregar nuestra oferta, me comunicó que su Consejo había decidido



pedir los barcos a Astilleros de Cádiz porque sus precios eran imbatibles¹¹⁸.

Llovía sobre mojado y llovía todos los días. El INI era cada vez más un grupo cerrado que actuaba sin tener en cuenta sus leyes fundacionales y las del año 1939 de Protección y Fomento de la Industria, que daba a la industria privada el protagonismo de la reconstrucción nacional, suavizaba el intervencionismo y sostenía el principio de subsidiaridad¹¹⁹. A pesar de esto, en el período 1939-1963 ninguna empresa privada de Construcción Naval fue declarada «de interés nacional» mientras que sí lo fueron tres del INI.

Con financiaciones directamente estatales o «blandas», a las que no teníamos acceso, el Instituto realizaba importantes inversiones en sus astilleros que además, nos constaba, ocultaban pérdidas en las partidas de nuevos activos. Era prioritario formar y prestigiar una gran «industria nacional» y, como entonces no se hacían auditorías independientes ni se daba la información debida, lo más sencillo para que el INI hiciera buena figura era amortizar poco, activar gastos y cantar las glorias de las «empresas nacionales», un título que nos molestaba bastante porque nos sentíamos tan al servicio de España como cualquier empresa del INI. Roberto Berga,

¹¹⁸ Al examinarnos mutuamente antes de la fusión con Astilleros de Cádiz, comprobamos que el barco costó a Repesa el precio de su oferta más el del equipo propulsor, que se facturó aparte. Nuestra oferta incluía específicamente el equipo propulsor.

¹¹⁹ Ley de Protección y Fomento de la Industria Nacional, de 1939.



primer ejecutivo de Astilleros de Cádiz, mi compañero ingeniero naval y competidor en lo profesional, consiguió que el juicio común, o al menos la consideración «cortesana», fuera favorable a Cádiz y al INI que, a fin de cuentas, tenían el dinero, la garantía y la identificación con el Estado. Las consecuencias eran muchas y una de ellas, que las Embajadas de España y los Agregados Comerciales se dirigieran al INI cuando aparecía alguna oportunidad, y no a los astilleros privados. Esa fue una de las tantas razones que originaron la creación de Construnaves. Con todo, Sestao ganaba muy bien, Matagorda algo, y compensábamos, con algún exceso, las pérdidas de Reinosa y San Carlos. La prueba ácida estaba en la tesorería que, con sus más y sus menos, nos permitía flotar e incluso, algún año, dar un pequeño dividendo a los accionistas.

Intuidos desde mis tiempos de estudiante y confirmados en Construnaves y en el Ministerio de Comercio, conocía todos aquellos problemas, nada teóricos, sino concretos y dolorosos que caían sobre mi cabeza. Cuando los comentaba con Martín Gromaz, ya muy enfermo, con Gamero y con Miranda, afloraba la historia de la Naval con sus altibajos, los abusos de Vickers, las ideas radicales de Suanzes y luego la creación del INI y la elevación de la construcción naval a paradigma de la nueva industria nacional.

UN POCO DE HISTORIA

La Naval fue creada en 1908 para, de conformidad con la legislación inspirada por Maura, realizar el Plan Ferrández



de flota de guerra ya aprobado el año anterior. Luego, en 1914, siguió el Plan Miranda, ministro de Marina de nombre Augusto, como su hijo, que fue mi predecesor en la Naval. El Estado sacó a concurso las construcciones así como la cesión de los astilleros y talleres de los arsenales de El Ferrol y Cartagena, que debían potenciarse. Adjudicó el total a la empresa S. E. de C. Naval formada por Altos Hornos de Vizcaya, con los Bancos de Vizcaya, Urquijo, Hispano Colonial, Crédito Mercantil y Barcelona, más la Transatlántica y M. Arnús, que pusieron en conjunto el 60% del capital, y por las empresas británicas Vickers, John Brown y Armstrong Wirworth, con el 40%. La Naval, monopolista ya de las construcciones navales militares, se hizo también con los talleres de artillería de La Carraca y con el astillero civil de Matagorda en Puerto Real. Entre 1913 y 1915 construyó un nuevo astillero para buques mercantes en Sestao, que se unió al colindante de Astilleros del Nervión, de Martínez Rivas. También construyó y puso en marcha la factoría de Reinosa para grandes forjas y artillería de tierra y la de San Carlos en San Fernando para artillería naval. Un total impresionante de siete factorías y una aventura de primera magnitud. Su primer Presidente fue el Conde de Zubiría y sus directores Fuster y Navarrete, cuyos retratos colgaban en mi despacho en Madrid.

Las realizaciones, con sus altibajos, fueron sobresalientes y hoy día resulta admirable la enorme aportación social, técnica y económica de aquellos casi treinta años de la Naval hasta la Guerra Civil. Era sombra permanente la dependencia del presupuesto del Estado, de los pedidos militares, de contratos concesionales, como el de



la Transatlántica, y de financiaciones y primas estatales. Había que solicitar, y que politiquear, para mantener la actividad y la protección necesaria. En años posteriores a la guerra, este fue también problema del INI, y de todos, pero el Instituto jugaba en niveles muy superiores desde la seguridad de ser brazo del mismo Estado¹²⁰.

Cuando se estudia el origen de los acontecimientos, de las corrientes y de las instituciones históricas, suele ser errónea la atribución de su existencia a una sola o a contadas causas. Siempre coadyuvan numerosos vectores, que pueden jugar como causa o ser efecto, con peso diverso que es preciso reconocer para evitar juicios parciales. Durante la dictadura de Primo de Rivera, la creación de CAMPSA, del Banco Exterior de España y de las Compañías de Seguros para el comercio fueron intervenciones estatales, por cierto oportunas, que en la República continuaron *in crescendo* sin obstáculo alguno, y siguieron durante la guerra con tímidas incautaciones y nacionalizaciones que fueron integrando toda una política estatificadora. En la postguerra mundial estaba de moda el ideario socialista marxista y quedaban restos del fascista; todos ellos empujaban a nacionalizaciones masivas y a la ampliación de la participación del Estado en la economía. Era además necesario resolver, o al menos atenuar, el problema social que supuso la detención del esfuerzo militar al dejar inútiles centenares de

¹²⁰ «Basta con observar que en el decenio de 1950, la inversión del INI representó un 34% en toda la inversión pública española, con un máximo de un 42% en 1955». Elena San Román: *Ejército e industria. El nacimiento del INI*.



plantas armamentísticas europeas. De atrás venía el proteccionismo y la autarquía.

Casi por azar encontré en un número de la revista *Hermes* de 1917 un artículo de José Félix Lequerica¹²¹ en el que se quejaba de que en España, espontáneamente democrática, «llevaba aparejada tanta distinción el cultivo de la remolacha como la fabricación de turbinas», y decía: «Hay que pedir medios políticos de protección. Es el problema de crear en el país una riqueza que no existe». Pensaba como Cánovas, como Cambó, como tantas personas ilustres de toda España y como Juan Antonio Suanzes: había que romper frentes e impulsar la industrialización española. La diferencia estaba en que Suanzes era más ambicioso y radical, y contaba con el mismo Estado y con el apoyo de Franco, aunque no sin restricciones. Ciertamente, su formación era esencialmente militar y pensaba en la defensa nacional y en la autarquía económica como piezas necesarias del mismo ideario que tenía sus raíces en las Comisiones de Movilización Industrial –que se remontaban a la Primera Guerra Mundial– y cuyas iniciativas entre 1917 y 1924 revelan su inequívoco carácter de antecesor del INI¹²².

Sobre estos factores había otros que afectaron a toda la política industrial de España, pero en lo que concierne a la construcción naval hay que profundizar

¹²¹ José Félix Lequerica fue, con Franco, Embajador de España en París y en Washington.

¹²² Esto ha sido ampliamente tratado y demostrado por Elena San Román en *Ejército e Industria. El nacimiento del INI*.



en la persona de Juan Antonio Suanzes y su pertenencia a la Naval entre 1922 y 1934, doce años. Un periodo largo, con muchos acontecimientos, que tuvieron que influir muchísimo en los juicios y criterios duraderos de aquel hombre patriota, soñador del papel que habría de jugar España, y duramente golpeado por su empresa.

Suanzes, al poco de ingresar en la Naval, fue Director de la factoría de Cartagena y desde 1925 de la de El Ferrol. En 1932 fue puesto al frente de la Inspección General de Construcciones de toda la empresa hasta 1934, año en el que abandonó la Naval por sus enfrentamientos con la Vickers. Suanzes no podía sufrir que la poderosa compañía inglesa viera a la Naval casi como un departamento propio. Es bien cierto que los británicos aportaron la experiencia de muchos hombres procedentes de sus astilleros y fábricas. En períodos punta, quizás llegaron a ser cerca de trescientos los que dejaron aquí sus saberes, sus empirismos y su estilo, y se encariñaron algunos con España. Recuerdo, ya retirado, a Benson, que fue cabeza en maquinaria de Sestao y murió durante su veraneo, que pasaba todos los años alojado en el Hotel Carlton de Bilbao¹²³. También tengo presente a mi amigo John Brown, de Glasgow, hombre muy completo que fue Jefe de la Oficina Técnica de Buques de la factoría vizcaína como lo fui yo años después, y siempre me recibió en Escocia, ya jubilado y mayor, con verdadera amistad y muy buena cabeza¹²⁴.

¹²³ Se casó con una vizcaína que era su cocinera y persona de servicio.

¹²⁴ No tenía relación con el creador de los astilleros John Brown de Glasgow.



Ciertamente Vickers abusó de su situación, sobre todo en los primeros años. Realizaba la parte mayor de los suministros y los más importantes; tenía el control técnico y fijaba los precios de las ofertas internacionales de la Naval incluso cuando competía con su participada. Suanzes no aceptaba que personas como Calonge, antiguo artillero a quien consideraba su amigo, fuera subgerente, con autoridad delegada del mismo Presidente, y, al mismo tiempo, la persona de más confianza del accionista extranjero¹²⁵. Tampoco se llevaba bien con el otro subgerente José María Cervera, ingeniero naval, a quien tenía por entregado a los ingleses. El Inspector General, con su carácter fuerte, proclamaba que era necesaria la intervención del Estado porque sin ella España no tendría «ni industria, ni Marina, ni soberanía, ni independencia». El foso de desavenencias y de desconfianza mutua se agravó con otros asuntos financieros y comerciales, con la actuación fiscalizadora de la poco competente y adversa Comisión Técnica de Vickers, aceptada por el Consejo de la Naval, y con la recomendación inglesa de separar a todas las personas que pudieran ser molestas, como fue el caso de Fernández Ávila, director de Cartagena¹²⁶. Esta situación llegó a afectar a Fuster, prestigioso creador de la Naval, que se solidarizó con Suanzes.

¹²⁵ Calonge fue el factótum de Vickers en su empresa de Plasencia de las Armas, en Guipúzcoa.

¹²⁶ Fernández Ávila fue profesor de Hidrodinámica Teórica en la Escuela de Ingenieros Navales. Su principal cargo en el INI fue la Presidencia de ENSIDESNA.



El Consejo, para combatir el corporativismo de los ingenieros navales, sustituyó a todos los directores de factorías por otros de los que ninguno era ingeniero naval. Vino después el manejo, a favor de los ingleses y contrario a la Naval, de los precios de oferta de unos barcos para el Brasil. El asunto fue al Parlamento. La Vickers siempre hizo valer su derecho cuando éste le asistía y, cuando no, protestaba indignada contra la injusticia que se hacía con ella. Así, el máximo órgano de gobierno de la Naval llegó a la conclusión de «la imparcialidad de las indicaciones e informes emitidos por los socios ingleses en relación con el concurso para Brasil». Suanzes quedó dimitido pero, luchador siempre, activó su campaña anti-Vickers. Intervinieron políticos como Gil Robles, Besteiro, Prieto, Honorio Maura, Goicoechea, Manglano, el Ministro de Marina Juan José Rocha, y otros. Probablemente algunos de ellos estaban movidos por el mismo Suanzes, pero no añadieron nada nuevo al asunto excepto, a mi entender, la defensa de Fernández Ávila, proyectista de los submarinos D-1.

Para el que sería fundador del INI aquella lucha tuvo que ser traumática, porque él amaba su profesión profundamente y quizá pensaba que su carrera había de estar para siempre vinculada a la Constructora. En su cabeza y en su corazón tuvo que quedar un mal concepto del Consejo de la Naval, o sea de los banqueros, y un propósito determinadamente contrario a dejar asuntos de importancia nacional al alcance de sociedades o personas extranjeras. Quedó íntimamente alejado de los barcos y más tarde, a las grandes empresas españolas, no del INI, las llamaría, «empresas bancarias». Suanzes, ya



antes de empezar nuestra guerra, era muy nacionalista y lógicamente, sus experiencias tuvieron gran trascendencia en las decisiones que configuraron la industria española en los años siguientes.

El primer Presidente del INI, que se constituyó en 1941, pronto puso en marcha la construcción de nuevos astilleros en Sevilla y de una planta para fabricación de motores en Manises; creó la Empresa Nacional Bazán para explotación de los tres arsenales; y se hizo beneficiario final de la incautación de Echevarrieta y Larrinaga para crear y desarrollar Astilleros de Cádiz. Este conjunto era bastante equiparable al que dejó cuando dimitió de la Naval que, en 1936, tenía los tres arsenales, más dos astilleros y dos factorías artilleras, aunque tenían poco valor una vez terminada la guerra. No apunto a una revancha, pero sí a un impulso «nacional» sin freno para multiplicar la potencia de un sector especialmente conocido y vivido por Suanzes. Entre él y la Naval faltó esfuerzo por entenderse, por no repudiar, por acordar, y la verdad es que quedaron dos enclaves de estilos bien alejados, en cada uno de los cuales no podía estar el otro.

En los años cincuenta algunos defendíamos que el problema de la producción naval española era fundamentalmente de falta de acero, semiproductos y equipos auxiliares. Por tanto, éramos contrarios a los astilleros de Sevilla y al crecimiento de Astilleros de Cádiz y también de Astano que, desde 1956, con el apoyo de Franco, puso en marcha planes importantes de expansión. Recomendábamos poner mayor esfuerzo en el desarrollo técnico y en las exportaciones, porque los astilleros existentes,



modernizados en lo necesario, aumentarían muchísimo la producción con un adecuado suministro de materiales y equipos, nacionales o importados con creciente libertad, y la industria se iría ampliando y perfeccionando con su consolidación en los mercados, aunque también apoyábamos como prioritaria alguna inversión estratégica. Se nos dijo que no eran posibles los mayores suministros, especialmente los importados, pero los nuevos centros también los exigían y se hicieron sin ser necesarios¹²⁷. Lamentablemente, cuando llegó la liberalización industrial la estructura de nuestro sector estaba ya básicamente hecha y con ella teníamos que continuar.

LOS PRIMEROS TANTEOS DE REESTRUCTURACIÓN

Con la Naval ya embrizada y un buen equipo, conseguí ganarme la confianza de Juan Lladó, que era el primer ejecutivo del Banco Urquijo. Tenía este banco fuertes lazos de negocio con los Aznar, que controlaban la naviera que fue Sota y Aznar, y los astilleros Euskalduna. En la guerra los Sota quedaron del lado nacionalista vasco y no participaban para nada en los negocios españoles, de los que fueron fundadores. El Hispano y el Urquijo mandaban no solamente en la Naval sino también en

¹²⁷ En 1957, Sener intentó construir en la UNL y exportar un petrolero con acero y maquinaria importados. Eran para su cliente Naviera del Atlántico y contaban con la ayuda de A. G. Wesser, de Bremen. El Gobierno se opuso con el argumento de que las gradas españolas debían ser para buques españoles. No hubo forma de convencer a las autoridades de que nuestra producción se multiplicaría con suministros suficientes.



Euskalduna y en la Naviera Aznar, que estaba bastante endeudada. Creo que a Lladó, que tenía buena comunicación con López Bravo, le debieron seducir bastante algunas de mis ideas y empezó a acariciar la posibilidad de un entendimiento entre los dos astilleros bilbaínos. Juntos tendríamos más peso y de una operación conjunta aflorarían muchas sinergias. Para darme autoridad hizo que la naviera me nombrara Consejero. Entonces estudié la empresa, di algunos informes cuidadosamente objetivos sobre temas delicados a Juan Lladó, a Gamero, a Salmones, Consejero activo del Hispano, y al mismo Eduardo Aznar; vi que los bancos no harían ninguna presión determinante sobre la gerencia de aquella naviera, me olvidé de ella y concentré mi atención en los astilleros de la Ría. Los directivos de Euskalduna, muchos de ellos compañeros míos, como Matos, Costales y Aguirregómez corta, junto con Luis Aznar, llevaban bien el negocio y mantenían la fama de aquella empresa; por eso se resistían lógicamente a los posibles cambios, que iban bastante lejos. La solución más drástica era la mejor: mover todo Euskalduna aguas abajo del Nervión y concentrar en Sestao toda la construcción naval y las reparaciones. De esta forma se haría más espacio y se sacarían de allí producciones que podían ir a otros emplazamientos. A partir de los terrenos de Euskalduna se podía hacer un emporio urbano e inmobiliario. Debió de producirse alguna filtración o algún comentario inoportuno que llegó al periodista bilbaíno, bien conocido y serio, Rafael Ossa Echaburu, y en la *Gaceta del Norte* del 20 de diciembre de 1967 hizo sonar las trompetas del localismo bilbaíno, que tenía a Euskalduna en el corazón. Por el momento hubo que olvidar todo aquello que, en años recientes, se ha



cumplido con realizaciones magníficas en la margen izquierda del Nervión, desde los antiguos almacenes de la Aduana hasta Olaveaga.

Juan Lladó me encomendaba misiones ajenas a la Naval y lo cierto es que, por mi parte, admiré su liderazgo y su flexibilidad. Al poco me pareció que al Urquijo no le desagradaaba considerar fórmulas de entendimiento incluso con el INI, para quitarse de encima, o al menos compartir, la importante responsabilidad de la construcción naval privada. Nuestra dependencia del Estado era grande; sus compromisos de ayuda eran poco definidos, tanto en su cuantía como en su permanencia; el mercado tenía grandes alternativas, y las empresas del INI competidoras podían exhibir y aplicar su fuerza estructural aun cuando tuvieran otras debilidades. O sea, que los socios banqueros contemplarían alternativamente soluciones de discontinuidad para la Naval y Euskalduna.

LA FUSIÓN

Lo que al poco fue tomando cuerpo no se entiende sin repasar, aun someramente, los acontecimientos históricos, que giraron en aquellos años alrededor del petróleo. En 1956, ingleses y franceses, de acuerdo con los israelitas, decidieron responder a la fuerza militar de Egipto y retomar el Canal de Suez, que había sido reivindicado y ocupado por Nasser. La actitud de los EE.UU., justificada ante sí mismos por su «superioridad moral», frenó y esterilizó el movimiento vencedor de las tropas europeas, «imperialistas», y dejó el Canal en manos de los egipcios.



Europa tenía mucho en que pensar. Suez era una yugular demasiado expuesta, un paso poco fiable para el petróleo de Oriente Medio, que era el gran bullo de la disponibilidad. La única alternativa era la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Pero para ser económicamente eficaz, ese camino precisaba buques muy grandes, y su proyecto y construcción no estarían al alcance en bastantes años. Los japoneses iniciaron el camino con los seis petroleros de 300.000 TPM que pusieron en servicio diez años después. Les siguió de cerca la Shell, con su programa de barcos de 230.000 TPM.

De nuevo en 1967 la situación política en Oriente Medio se hizo absolutamente inestable. En junio los egipcios, sirios y jordanos atacaron Israel pero la vigorosa reacción de los judíos destrozó las fuerzas árabes. La guerra de los seis días, con un nuevo cierre de Suez, fue la llamada definitiva a favor del transporte del petróleo por el Cabo en supertanques. Los astilleros, modernizados y construidos *ad hoc*, engrosaron sus carteras de pedidos y empezaron a dar larguísimos plazos de entrega.

El fenómeno del oro negro en todos aquellos años había sido fantástico. Entre el año 1949 y el 1972 su demanda en el mundo se multiplicó más de cinco veces. En Europa Occidental el consumo pasó de un millón a 14 millones de barriles por día. Aquella explosión iba acompañada por la de la oferta. En los años posteriores a la Guerra Mundial se habían puesto en producción tantos yacimientos y tan potentes como nunca en la historia; casi todos ellos estaban concentrados en Oriente Medio. Los árabes no sólo satisfacían la demanda sino que la



fomentaban. El mercado era de compradores. Esta situación movilizó a España: nació la refinería de La Coruña, Petroliber, con la compañía Occidental, que tenía que sacar de prisa, como fuera, petróleo de Libia; siguió la de Castellón con la BP; la de Huelva con la Gulf Oil y el crudo de Kuwait; y la de Algeciras de Cepsa¹²⁸. En 1968 vino el concurso de la refinería de Bilbao para ver quién daba más por un buen cliente de crudo a largo plazo. Las consignas en el mundo entero, lógica consecuencia de los problemas de Suez y de la doble explosión en demanda y oferta, eran: más refinerías, más barcos, todo más grande, más economías de escala. Todo favorecía lo «super»: intereses bajos, precio del petróleo bajo y gran importancia relativa de la economía del transporte.

En la Naval, ante la demanda confirmada de grandes petroleros que venía detrás de una importante presentación de Landeta y muchos estudios y discusiones, pusimos en marcha el proyecto de un gran astillero para construir buques de hasta unas 300.000 TPM en dique seco. Habría de erigirse en los terrenos de Mata-gorda, que teníamos de los tiempos de Miranda. Era fundamental la rapidez y había que empezar por la autorización gubernamental y la obtención del Crédito Oficial. Al poco tiempo, otros constructores navales españoles pensaron lo mismo que nosotros y presentaron al Gobierno sus propuestas. Euskalduna planeó un gran dique seco en Gijón, Astilleros de Cádiz propuso reforzar su grada y ampliar

¹²⁸ También CEPSA pudo construir la refinería de Algeciras, que inicialmente fue para la exportación.



talleres, y Astano presentó un gran Astillero también con grada. Naturalmente, el Gobierno nos dijo que no podrían tener apoyo todos aquellos proyectos y que centráramos nuestros objetivos en un solo astillero¹²⁹. Con ello empezó el proceso de la Acción Concertada y de la fusión de Naval, Euskalduna y Astilleros de Cádiz en la nueva sociedad Astilleros Españoles, S.A. Según se acordó previamente y no se cumplió ni en el modo ni en el tiempo, volcaría su principal esfuerzo en el nuevo astillero de Puerto Real, el cual recibiría la ayuda financiera del Gobierno. Se dejaba a Astano sin definición precisa¹³⁰.

No estábamos a gusto con la fusión desde el momento en que la empresa nacional forzaba sus criterios, mientras que nuestros accionistas bancarios se desentendían. Naval y Euskalduna tendrían el 50% de la nueva sociedad y Astilleros de Cádiz el otro 50%. Parecía un empate políticamente necesario pero fue una derrota más que aceptada por los bancos, que dejaron su objetivo al descubierto: huir de la responsabilidad de la construcción naval española. Juan Lladó no aparecía; tuve una conversación poco grata con Javier Benjumea por el Banco

¹²⁹ Antonio González Adalid, Director General de la Construcción Naval, Manuel Costales de Euskalduna y yo mismo viajamos al Japón con el fin de conocer sus astilleros con diques secos para la construcción de grandes petroleros. También Francisco Landeta visitó Japón.

¹³⁰ Astano construyó el gasero *Layeta* para Naprolí, naviera de Marítima del Norte y Catalana de Gas. El barco, muy bien construido y mantenido por su armador, cuenta con treinta y ocho años de servicio con los más altos certificados.



Urquijo y otra amistosa pero triste con Pedro Gamero. No participé en las conversaciones para la fusión y anuncié mi dimisión, aunque acepté quedarme unos meses como Vicepresidente para defender a las personas y, en lo que se pudiera, que sería muy poco, sostener las ideas de la Naval.

LA OPORTUNIDAD PERDIDA

En el otoño de 1968, en el desagradable proceso de asimilar el fin de mi empresa, estaba con Pedro Gamero en el despacho pequeño, de Covarrubias 1, cuando entró Reme, mi secretaria, para decirme que tenía al teléfono a don Gervasio Collar, Presidente del Banco de Bilbao y a don Pedro Careaga, Conde de Cadagua, del de Vizcaya, que deseaban hablar conmigo¹³¹. Retuve a Gamero y tomé el teléfono para escuchar la propuesta, de los dos, de nombrarme Presidente de Petroleros del Norte, Petronor, sociedad aún no constituida, a la que se había adjudicado el concurso de la Refinería de Bilbao. Aunque ni remotamente había pasado aquello por mi cabeza, no sé por qué, la oferta no me sorprendió demasiado. Agradecí la deferencia lo mejor que supe y pedí uno o dos días para confirmar mi decisión que, en principio, pensaba que sería afirmativa. Cuando colgué el teléfono, Pedro, que había escuchado todo, me dio un fuerte abrazo con la más

¹³¹ Cuando los Bancos de Bilbao y de Vizcaya tomaban una decisión importante o hacían un nombramiento unánime, lo comunicaban al mismo tiempo los dos Presidentes. Elegían para tratarlo y hacerlo un lugar neutral, que en Bilbao solía ser Iberduero.



calurosa enhorabuena. Creo que se alegraba por una doble razón. Por un lado lo celebraba muy sinceramente como amigo, y por otro le aliviaba, en lo que le correspondiera, de haber dejado que, de hecho, se me apartara en las negociaciones con el INI y de que yo me fuera de Astilleros. Comprendía mejor que nadie lo que aquello había sido para mí.

Vuelvo atrás solamente unos meses, cuando el Ministerio de Industria, cuyo titular era Gregorio López Bravo, sacó a concurso la tan esperada refinería. El grupo promotor formado por los dos Bancos y las dos Cajas Vizcaínas, deseoso de que resultara una buena solución, encomendó a Sener la búsqueda del socio petrolero al que se le reservaba el 40% de participación societaria. Nuestra ingeniería formó una *task force* de excelentes profesionales, dirigida personalmente por Manu, que inmediatamente tomó contacto con las compañías internacionales más adecuadas por sus disponibilidades de crudo.

No repetiré aquí la historia ya narrada; solamente diré que la solución ganadora según el Decreto de 14 de septiembre de 1968 fue una de las presentadas por los promotores bilbaínos, la que tomó como socio a Gulf Oil, propietaria del 50% de los yacimientos de crudo de Kuwait. Esta compañía se comprometía, muy a contrapelo, a financiar el espigón para atraque de grandes petroleros ideado por mi hermano José Manuel, que habría de ser construido en Punta Lucero y protegería toda el Abra bilbaína. También se comprometía a construir en España un petrolero de 100.000 TPM y tres de



325.000 TPM, iguales a otros que la Gulf había contratado en Japón. La compañía norteamericana adjudicó tales construcciones a Astano y rehusó la oferta de Astilleros de Cádiz que, bastante indiferente, no daba mucha seguridad y tenía precio superior.

De nuevo luché para no lograr nada. Bajo mi punto de vista aquella era la gran ocasión, la oportunidad pintiparada para construir inmediatamente el nuevo astillero y ponerlo en marcha con un pedido magnífico de, nada menos, cuatro grandes barcos iguales. Había tiempo bastante para construir el dique, el proyecto de los buques estaba hecho, se podían prefabricar grandes bloques en un lado y otro de la bahía de Cádiz, y terminar el dique seco y el primer barco en dos o tres años. Gulf habría aceptado nuestra oferta si hubiéramos mostrado interés y decisión y habríamos llegado antes del «choque» petrolero del 73 con un astillero ya hecho y entrenado. Pero no fue así. Yo podía tener conflicto de intereses porque era ya Presidente de Petronor, pero me pareció perfectamente correcto no sólo procurar la construcción de los barcos en las mejores condiciones para mi empresa, sino también lograr el mejor futuro para la construcción naval española.

Astano sonaba bien políticamente a los directivos americanos¹³², que no querían complicarse la vida por

¹³² El más importante ejecutivo de la Gulf Oil en España era Jack Fitzpatrick. Estaba casado con la hija del Almirante Sherman, destacado proespañol y amigo personal de Carrero Blanco, quien consideraba bien a Astano.



seguir a un Presidente de Petronor que no tenía apoyo para lo que decía y, como era lógico, estaba todavía en observación. Roberto Berga era enemigo del nuevo astillero y, en consecuencia, hizo lo posible para que se desconsiderara cualquier idea para poner en marcha el proyecto. Expliqué la situación y la oportunidad a Julio Calleja, Presidente del INI, que se encogió de hombros arguyendo que el Instituto no podía moverse contra la decisión de Gulf ni contra Astano, que tenía ya el pedido. También hablé con López Bravo y me di cuenta de que tampoco él haría nada contra el astillero gallego y que, para él, otra batalla después de la del espigón de Punta Lucero para imponerse a la Gulf, era demasiado¹³³. Además estábamos en 1969; del 73 nadie sabía nada. Así es que los cuatro petroleros de 325.000 TPM cuya construcción podríamos haber controlado se afirmaron en Astano, astillero que a medio plazo no podía ser competitivo en aquel tipo de barcos. Como Presidente de la empresa armadora asistí a las botaduras y supervisé las pruebas de mar y entregas de los *Butrón*, *Arteaga*, *Santa María* y *Muñatones*, porque era mi obligación y me interesaba técnicamente. Mientras tanto, el proyecto del nuevo astillero, formalmente en manos de Francisco Aparicio, primer Presidente de Astilleros Españoles, buen amigo y buenísima persona, estaba varado en dudas y contradicciones internas. Todavía en el año 1971 recuerdo que Claudio Boada, entonces Presidente del INI, durante el Congreso Mundial

¹³³ Fernando del Molino y Francisco Landeta, a petición mía, visitaron también a Gregorio López Bravo para insistir en nuestros argumentos, pero no pudo ser.



del Petróleo en Moscú me hizo preguntas que denotaban que no sabían qué hacer. Quizás hubiese estado bien dejarlo ya porque la oportunidad se perdió al avanzar el año 1969. Siguieron las dudas y demoras al menos durante tres años y se arrancó cuando quizás se debía haber parado, porque 1973 fue, en aquella etapa histórica, el final de los buenos tiempos.

En efecto, aquellos años que acababan de pasar fueron el apogeo de la oferta de crudos, mientras continuaba el gran crecimiento de la demanda. Un prestigioso comentarista internacional avisaba, «¡Cuidado, que viene el lobo!». Y en efecto, en los primeros setenta empezó a cambiar el panorama. Los países productores, con la OPEP operativa y Gadafi y el Shah rompiendo moldes, exigían inmediatas revisiones de los viejos acuerdos con las compañías, cambios de «participaciones» y aumentos de precios. En octubre de 1973, el día de Yom Kippur, estalló de nuevo la guerra, otra vez militarmente ventajosa para los israelitas. Sin embargo, los árabes y la OPEP ganaron la batalla del petróleo. En 1973 cambió todo cuando los árabes decidieron utilizar el arma del petróleo contra Israel, los Estados Unidos y Occidente, al acordar un embargo por el que cortaban la producción un 5% cada mes, hasta alcanzar sus objetivos. La solidaridad occidental mantenida, a pesar de diferencias y discusiones, demostró ser consistente, pero los nuevos equilibrios costaron lo suyo. Se rompieron los acuerdos de reparto de los beneficios, quedó abierto el camino a la total expropiación de los yacimientos y los precios se fueron a las nubes. En octubre se hicieron operaciones a 23 dólares por barril y quedó a fin de mes en 12 dólares, cuando en 1969 costaba la



décima parte¹³⁴. El fantasma de la recesión y la escasez amenazaba con hacer retroceder la economía mundial. Afortunadamente se había encontrado petróleo en el Mar del Norte, Nigeria, Méjico y otros lugares más cercanos al consumo. Con todo ello, en el campo del transporte marítimo, de pronto sobraba la tercera parte de la flota construida y de la ordenada antes de 1973. Se cerró la ventana de oportunidad abierta a mediados de los años sesenta. No valían los pronósticos de crecimiento de la actividad y los fletes que habían llegado al cielo se derrumbaron en poco tiempo. Las rescisiones de contratos de petroleros se pusieron a la orden del día.

En España vino lo que tenía que venir: la quiebra de Astano. El Banco Pastor, su principal socio y sostenedor, se lo llevó al Jefe del Estado, y éste, para defender el trabajo en Galicia, se lo entregó al INI¹³⁵, que se quedó con la quiebra y con el error. Aunque las circunstancias fueron distintas, la entrega tenía precedente en el astillero de Echevarrieta, que no fue incautado contra la voluntad

¹³⁴ El Contrato de Petronor con Gulf Oil (1969) establecía para el crudo de Kuwait el precio FOB de 1,27 dólares por barril, sujeto a revisión según el mercado continuamente al alza por la presión de los productores. Los *posted price* del Arabia Ligero, en los primeros años setenta, fueron: 1971, 2,18 dólares/barril; 1973, 5,12 dólares/barril y final de 1973, 11,65 dólares/barril.

¹³⁵ La viuda de don Pedro Barrié de la Maza consideraba natural que el Estado, antes de que cayera el Banco Pastor, debía resolver aquel entuerto formado en buena parte por los sueños de José María González Llanos, a quien yo apreciaba mucho, y decía: ¡Con las cosas tan buenas que hizo el pobre Perico!



de don Horacio, sino que fue él quien pidió al Estado la incautación. El Estado, después de sostener el astillero de Echevarrieta quebrado, lo capitalizó, le añadió el dique del Rosario y se lo dio todo al INI. Astilleros Españoles tuvo, por tanto, dos astilleros procedentes de quiebras y otros tres, los de la Naval y Euskalduna¹³⁶, vencidos por la política estatal y la delicuencia bancaria, y pasados por las tragaderas nacionalizadoras del INI. Sestao, Matagorda y Euskalduna se fueron en el paquete de la fusión. El único astillero verdaderamente propio del INI fue el de Sevilla, que era, probablemente, el que peor encajaba.

Es reconocido que toda economía de mercado admite y necesita, en actividades y circunstancias específicas, que una parte de la producción de bienes y servicios sea estatal, pero tal parte no puede ser grande; no porque su rendimiento económico sea peor o no sea fácilmente mensurable, sino porque interfiere con el resto de la economía que funciona según el mercado. A medida que el porcentaje de economía estatal es mayor, a partir de un límite, según el país y su situación de desarrollo, la economía total se deteriora crecientemente. Si son necesarios, bien está que servicios públicos no rentables sean estatales y se financien con los impuestos, pero no es sensato, en modo alguno, que el Estado incida en las mismas actividades en concurrencia con empresas privadas. Este fue el caso de la Naval y de Euskalduna, que

¹³⁶ A Sestao, Olaveaga y Matagorda habría que añadir Gijón de Euskalduna.



cayeron en muy asimétrica competencia y fueron por ello gravemente perjudicadas. Cuando el Estado entra como empresario en un sector o sin necesidad se mantiene en él, todo el sector se corrompe y pronto deja de ser competitivo. El principio de subsidiariedad es esencial en una economía de mercado.

Luego hemos visto el paro, las huelgas violentas, las barricadas de fuego, los «tiragomas» con bolas de acero, los gritos contra el Estado, contra la banca y contra todo, los sindicatos en guerra y los cierres de calles y puentes en Bilbao, en la Bahía de Cádiz, en Ferrol, en todas partes. Ruinas, créditos tapadera, subvenciones, nuevas estructuraciones para ocultar la verdad de empresas, muertas o agonizantes, sin fe, sin entusiasmo, sin liderazgo durante años¹³⁷.

¹³⁷ Las noticias de 2007 son buenas. Los pequeños y medianos astilleros españoles tienen abultadas carteras de pedidos que han ido en constante aumento. Los grandes, como Navantia, parece que este año cerrarán sus cuentas con números negros por primera vez en su corta historia.



EN LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA

PEQUEÑA ANÉCDOTA PARA UN GRAN ACONTECIMIENTO

En las semanas que siguieron a la vuelta del verano de 1967 estábamos negociando con Werkspoor, la firma holandesa fabricante de bienes de equipo, su entrada como partícipe en una sociedad a la que La Naval aportaría la factoría de San Carlos, previamente segregada. Por su parte, la persona con autoridad era el director general, Van Damme; su representante en Madrid, Manuel Bergareche, hacía de puente conmigo. Era este un militar retirado, ex oficial de Estado Mayor y comerciante con prestigio en medios industriales españoles, especialmente en los navales. Tendría unos diez años más que yo. Habíamos acordado una entrevista con el Presidente de Werkspoor para conocernos personalmente y proseguir las conversaciones ya avanzadas. Nos reuniríamos en sus oficinas de Ámsterdam, el lunes 9 de octubre, a las nueve de la mañana. Manolo y yo planeamos volar el domingo, con tiempo para cenar en la ciudad holandesa, y tomamos los billetes. Unos días después me llegó el aviso de que el Padre, Josemaría Escrivá de Balaguer, iba a Pamplona y que su visita sería importante, especialmente la Santa Misa que celebraría el domingo por la mañana en el campus de la Universidad de Navarra. En el primer momento pensé que de ningún modo podría asistir, pero después me acordé de que el aeropuerto de Biarritz, a no muchos kilómetros del paso fronterizo de Dantcharinea,

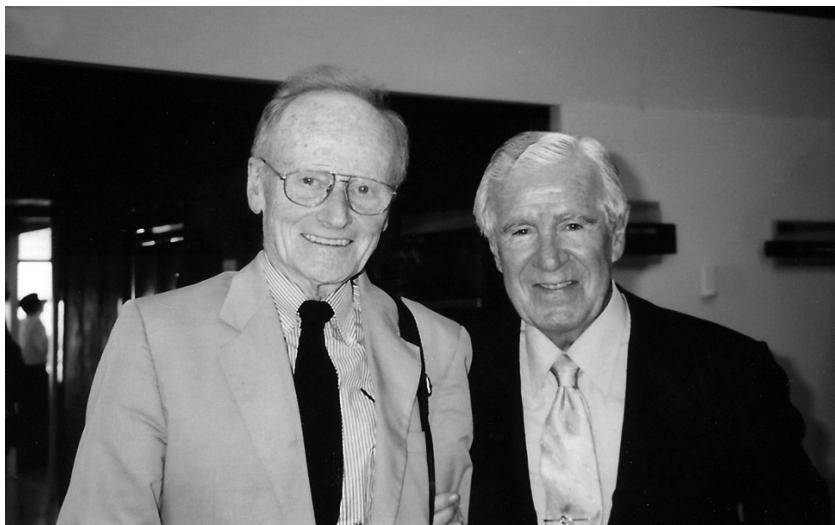


en Vera de Bidasoa, no estaba a demasiada distancia de Pamplona. Mentalmente calculé que en hora y media, con mucho margen, podría estar en el aeropuerto. Necesitaba que el avión a París fuera a hora oportuna y tener un buen empalme a Ámsterdam para llegar a mi destino la misma noche del domingo. Mi secretaria, Reme, se puso inmediatamente en marcha y al poco me presentó la solución, apretada, pero solución.

Llamé a Bergareche y le dije que lo sentía mucho pero que tenía que cambiar mi viaje a Holanda porque quería estar en Pamplona el domingo por la mañana, pero que llegaría puntualmente a la cita con el Presidente de Werkspoor. A Bergareche, como es lógico, aquello no le gustó nada.

«Mira, Manolo», –le dije llanamente– «yo lo voy a hacer. Si quieras vienes conmigo o si lo prefieres mantienes el vuelo previsto. Te lo explico. El sábado, tranquilamente, vamos en mi coche a Pamplona, con Guillermo el chófer, para cenar y dormir en el Hotel Tres Reyes. A la mañana siguiente asistimos, en el campus de la Universidad de Navarra, a la Santa Misa que va a celebrar Monseñor Escrivá, que será inolvidable, ya lo verás. Nada más terminar el acto nos vamos a Francia por la frontera de Vera y llegamos a Biarritz, donde tenemos un avión a París que sale un poco antes de las cuatro. La carretera no es excelente pero sí lo suficientemente buena como para asegurar el viaje Pamplona-Biarritz, con margen, en menos de hora y cuarto. El avión nos deja en París, sobradamente aún de día, y desde París tenemos varios vuelos a Ámsterdam. El horario del avión Biarritz-París ha sido una suerte. ¿Qué te parece?».





Con Robert Spaemann

Con enfado contenido, me dijo que era una locura poner en tanto riesgo la entrevista, que podía fallar cualquier cosa, que el viaje resultaba mucho más incómodo, que él quería ver a Van Damme la noche del domingo, que yo podría excusarme malamente pero que él haría el ridículo, que no se podía fallar una entrevista un lunes teniendo libre para viajar todo el domingo, que iba a dar plantón a sus principales, etcétera. Manolo estaba disgustado y nervioso, con mucha razón. Tomé otra vez la palabra con suavidad máxima:

– Air France es una línea seria y no fallará, pero no te quiero forzar. Comprendo que para ti aceptar el riesgo es delicado. Me parecerá muy bien que sigas el plan previsto y estés allí puntual. Si yo no estoy, me disculpas



como mejor puedas, dices que yo tenía que ver necesariamente a un familiar, pides mil perdones y que él señale nueva fecha, si fuera tan amable. Ahora bien, piensa que podríamos aprovechar el viaje en coche para tratar del asunto que nos lleva a Holanda y de otros que a los dos nos podrían interesar. A mí me encantaría que hiciéramos ese viaje juntos...

Después de refunfuñar y dudar mucho rato, me dijo que no le disgustaba la idea pero que iba a hablar con Van Damme.

- No le digas nada, que todo va a salir muy bien.
- Bueno, bueno, lo que tu digas.

Y cambiamos todo para viajar de Madrid a Ámsterdam... ¡por Pamplona! En el trayecto del sábado hablamos detalladamente de nuestro asunto y él me preguntó acerca de la Obra, de la que le di noticia y todas las explicaciones que quiso. Cenamos y nos acostamos pronto para llegar con tiempo y sentarnos en un buen sitio en la explanada en la que se celebraría la Misa, a la que asistieron miles de personas.

La homilía del campus, cuyo texto se ha editado muchísimas veces con el título «Amar al mundo apasionadamente», fue una ocasión singular en mi vida. Nunca había escuchado con palabras tan penetrantes que Dios nos llama a servirle precisamente «en y desde las tareas civiles, materiales, seculares de la vida humana», que teníamos que saber materializar la vida espiritual. «¡Que no, hijos míos!», nos decía, «que no puede haber una doble vida, que no podemos ser como esquizofrénicos si queremos



ser cristianos». Y nos habló del «materialismo cristiano», de la libertad cívica, de la promoción económica, del papel de la universidad y del amor humano, para concluir anunciando la grandeza y la misericordia de Dios.

Fue tal la fuerza de las palabras del Padre, tal la seguridad, la universalidad y la belleza de la doctrina proclamada, tal el amor que calaba los corazones de todos los presentes, que ni Manolo ni yo quedamos impunes y nos emocionamos. Él, sorprendido de su propia reacción y de sentirse inmerso en un ambiente que humanamente no era fácil comprender. Estábamos muy contentos y con aquella alegría tomamos el coche y salimos hacia Francia.

Picaba el sol y yo me quité la chaqueta. Llevábamos el tiempo algo sobrado y propuse a Manolo tomar un bocado rápido en la barra del Parador de Baztán, que nos cogía de paso. Allí llegamos y, al bajar del coche, me encontré con un amigo, miembro de la Obra, Isidoro Rasiñes. Le saludé y le presenté a Bergareche. De pronto me di cuenta de que no nos hacía caso porque estaba mirando algo que había a mis espaldas. Me volví y a pocos metros llegaban el Padre, don Álvaro del Portillo, don Javier Echavarria, Rafael Caamaño y algún otro. Con las prisas de ponerme la chaqueta, la saqué del coche con un movimiento brusco y cayó al suelo todo lo que llevaba en ella: las gafas, el paquete de cigarrillos, el encendedor, unas monedas, la agenda y unos cuantos papelitos que iban sueltos. Me ayudaron a recoger todo aquello y cuando me puse en pie tenía al Padre que, sonriente, se acercaba, me saludaba junto con los que le acompañaban y me decía algo amable. Le presenté a Manolo y le dije que



estábamos muy contentos. Nos preguntaron algo y les explicamos nuestro viaje a Holanda. Tuve la impresión de que a don Josemaría le hizo gracia. Rafa Caamaño me dijo que iban a comer allí mismo, en el piso, y nosotros nos despedimos para entrar en el bar, donde pedimos unas cervezas y unas tapas. Estábamos en ello cuando vino de nuevo Rafa Caamaño para decirnos que el Padre, en menos de una hora, nos invitaba a tomar el café con él. Ya no me atreví a apurar el tiempo, era imposible, y con mucha pena contesté que lo sentíamos muchísimo pero que nos teníamos que ir ya para alcanzar nuestro vuelo. Aquel encuentro fue un regalo que nunca olvidaríamos.

Llegamos al aeropuerto y, con poca espera, salió el avión puntualmente. En París todo fue bien, de modo que a la mañana siguiente a las nueve menos cinco estábamos en las oficinas de Werkspoor en Ámsterdam.

AMIGO DE LA UNIVERSIDAD

Pierdo una vez más la linealidad de esta narración para escribir algo de mi relación con la Universidad de Navarra. A pesar de mis siempre apremiantes obligaciones, procuré dar lo que pude de mi tiempo y todo mi calor y entusiasmo a esa institución, que ha sido una aportación formidable a la sociedad, y un milagro, de su primer canciller San Josemaría. España fue siempre estatalista para la educación superior e incluso entre nuestros amigos había muchos que no concebían una universidad privada. Recuerdo que Vicente Mortes, cuando era Procurador en



Cortes, tuvo que defender denodadamente a la de Navarra contra ataques durísimos de políticos ciertamente honrados que no veían en España otros centros y otros catedráticos que los que se originaran en el mismo Estado. También recuerdo que asistí con gran interés a una serie de conferencias impartidas por el filósofo Antonio Millán Puelles, de cuya amistad tuve el honor de disfrutar unos años más tarde. Millán nos dio lecciones fundamentales sobre la libertad, la sociedad civil, los derechos de las personas, la universidad y el papel que todo ciudadano debería jugar en la vida política y social. Era un buen argumentario para defender a la Universidad de Navarra, y, sobre todo, para recibir la formación que necesitábamos como ciudadanos.



Rafael Alvira y Enrique Sendagorta



Fui de los de primera hora en el apoyo a la Universidad y a la Clínica Universitaria y participé en operaciones financieras y amistosas que contribuyeron, con otras muchísimas, a la construcción, uno por uno, de los edificios de las facultades. Valía la pena. Era una gloria ver aquel florecer de una iniciativa que muchos calificaron de auténtica locura. En no muchos años de trabajo, y con la ayuda de Dios, la Universidad ganó un gran prestigio y poco a poco, pero sin cesar el avance, los hitos de mejora y crecimiento que parecían inalcanzables se hacían realidad. Aquello fue y sigue siendo obra del amor; no tiene otra explicación.

Con el paso del tiempo, yo mismo me he beneficiado directísimamente de los progresos académicos y científicos de esta institución. Para entender mejor lo que he de contar, debo repasar a continuación, siquiera brevemente, algunos pormenores personales que me sucedieron en la década de los ochenta. Fueron éhos los años de enfermedad de mi hermano Manuel, poco apreciable pero ya real desde 1983; de entonces dataron las crecientes preocupaciones por el futuro de Sener y las durísimas atenciones en su gestión, a pesar de que aminoré mi dedicación al Banco de Vizcaya y de que, al poco, conté con la preciosa ayuda de mi hijo Jorge. A todo ello vino a sumarse la persecución del primer Gobierno socialista a una Fundación para la educación y la investigación, creada por mi amigo mejicano Francisco Gómez Franco y por Gregorio López Bravo, de la que yo era el Vicepresidente. Al morir Gregorio en el accidente de aviación del Monte Oiz, en 1985, me hice cargo de la Fundación con los contenciosos jurídicos y fiscales que injustamente nos



amenazaron hasta que en 2002 tuvimos sentencia definitiva totalmente favorable a la Fundación. Como era de esperar, el peso de tantos años de dificultades afectó a mi salud. Y así, en 1992 sufrí un infarto de miocardio del que me salvé gracias a la pronta reacción de mi mujer y a la eficacia de mi hija Ana. No obstante, la recomendación médica fue de cirugía a corazón abierto. Con aplauso de mis dos hijos médicos, Enrique y Ana, decidí que me operaran en Pamplona y quedé muy bien, contentísimo por la pericia y la delicadeza con que me trajeron. Más tarde me operé también allí para solucionar un problema de vértebras lumbares que me estaban atenazando y de algún otro asunto menor. Recientemente me han colocado una prótesis en la arteria aorta por causa de un aneurisma en estado crítico. El resultado de todo ello ha sido magnífico y lo certifica el hecho de que sigo jugando al golf, con bastante energía y buen tino, a pesar de mis casi ochenta y cuatro años.

EL INSTITUTO EMPRESA Y HUMANISMO

Por iniciativa de la Universidad de Navarra y de las grandes empresas, Iberduero, Hidroeléctrica Española, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Sevillana de Electricidad e IBM, a las que se sumaron unas cuantas medianas, entre ellas Sener, en 1986 se constituyó el Instituto Empresa y Humanismo, como pieza orgánica de la misma Universidad. Su primer director fue Alejandro Llano, al que le sucedió Rafael Alvira, dos Catedráticos de Filosofía de cuya extraordinaria actuación todos estamos muy contentos y agradecidos porque han conseguido hacer toda



una doctrina sobre la visión humanista del trabajo y de las organizaciones económicas.

Empresa y Humanismo percibió desde su inicio que el futuro de la sociedad, en particular el de las organizaciones y las universidades, pasaba necesariamente por un nuevo enfoque a la vez interdisciplinar y humanista, técnico y práctico. La clave está en una nueva filosofía y un nuevo espíritu que ponga la dignidad de la persona, la fuerza de las instituciones y el horizonte global como objetivos primordiales.



*Jornada de trabajo del Instituto Empresa y Humanismo,
de la Universidad de Navarra*

El primer Presidente fue Luis M.^a Ybarra y Oriol, Consejero de Iberduero y del Banco de Vizcaya, hombre con historial de empresario lleno de sabiduría, adorado con grandes virtudes y de ejemplar elegancia espiritual, que supo ver perfectamente la relevancia de un proyecto que unía por primera vez espíritu empresarial y espíritu humanístico. A Luis María, por gracia de la Universidad y de las empresas, le sucedí yo en 1996 y quiero dejar constancia de que el Instituto me ha enriquecido, ha refrescado mi capacidad, y sus personas directamente responsables, Rafael Alvira, Agustín González Enciso, Monserrat Herrero, Miguel Alfonso Martínez Echevarría, Marina Martínez, Claudia Osinaga y todos los demás, a quienes no llegaría a nombrar sin faltas, me han hecho disfrutar de sus saberes, me han dado ejemplo con su entrega y, sobre todo, me han regalado su amistad generosamente. ¡Gracias!

No sería justo cerrar estas líneas sin referirme a los rectores Alfonso Nieto, Alejandro Llano, José M.^a Bastero y Ángel José López Montoro, así como a Francisco Errasti, impulsor de la Clínica y del CIMA, que con tanta amabilidad me trajeron siempre.



CON EL PETRÓLEO EN BILBAO

«Cuando miramos al siglo veintiuno resulta claro que el dominio ciertamente vendrá tanto de un chip de computador como de un barril de petróleo»¹³⁸.

Daniel Yergin, *The Prize*.

EL DIQUE DE ABRIGO DEL ABRA VA ADELANTE

En los días de mi dimisión de Astilleros Españoles, mi hermano José Manuel, que conocía perfectamente lo sucedido en el proceso de fusión de La Naval y Euskalduna con Astilleros de Cádiz, y mi disgusto por la forma en que se arrumbó el criterio de reestructuración que yo defendía, me dijo: «Tú, ven cuando quieras a Sener. Pero no podemos estar juntos en lo mismo. Yo haré otra cosa». «A mí también me gustará trabajar solo. Hay muchas posibilidades y no nos faltarán ideas», le contesté. A Manu no le iban los comportamientos ni el exceso de actores principales en los asuntos en los que se metía. Le mortificaban los órganos de gobierno formalizados, aunque siempre buscaba el consejo y el discurrir constructivo con quienes tenían autoridad y conocimientos profesionales. Yo me adaptaba bien, era algo más paciente y estaba habituado a los Consejos, a los

¹³⁸ As we look toward the twenty-first century, it is clear that mastery will certainly come as much from a computer chip as from a barrel of oil.



que comparaba, entonces, con la pared del frontón cuyo sonido de rebote me decía si la pelota iba bien jugada. Todo lo dicho entre nosotros no hizo falta porque la oferta que me hacían los bancos para que presidiera Petronor era interesante. Me daba la oportunidad de llevar a cabo una gran obra: una refinería de 160.000¹³⁹ barriles día, operar una flota de cuatro buques tanque que sobrepasaba el millón de toneladas de peso muerto y contribuir a la realización del Espigón de Punta Lucero, ideado por Manu, sin dejar de seguir de cerca la vida de Sener. El cargo me permitía gran libertad de movimientos, dentro de que exigía estar tanto en Madrid como en Bilbao, cerca de las obras y de los acontecimientos de la nueva empresa.

Un buen día mi hermano me dijo: «En Petronor tienes por delante una tarea más difícil que la de llevar siete gatos sueltos por una carretera, por ejemplo desde Azpeitia hasta Azcoitia, sin que se te escape ninguno. Será un milagro si lo consigues. Lee esto», y me dio un periódico con la noticia chistosa de una apuesta entre un grupo de «arlotes», que tenía un campeón especialista en conducir gatos, y otro grupo de escépticos, no menos «arlotes», dispuestos a ganar una suculenta comilona que pagarían los fanfarrones pastores gatunos si fallaban, como parecía seguro. En efecto, los socios de Petronor tenían fines bien diversos y sería tarea ardua conseguir su conjunción. Gulf buscaba vender rápidamente mucho

¹³⁹ Unos ocho millones de toneladas al año. El Decreto de 1974 autorizó aumentar la capacidad de la refinería hasta 240.000 barriles día, esto es doce millones de toneladas al año, lo cual se hizo seguidamente.



petróleo al máximo precio posible. CAMPSA aspiraba a decir en la industria del refino lo que se le había negado hasta su participación en Petronor, y a pagar los refinados con justicia, como pedía su papel de administradora del monopolio. Los bancos y cajas perseguían el éxito empresarial sin olvidar las buenas comisiones y rendimientos financieros, pero el Bilbao, según tradición, contradecía al Vizcaya, y viceversa. Por fin, Petronor buscaba solamente su beneficio, su expansión y su propia consolidación a largo plazo. Esto me dio autoridad y fuerza. Estaba además la alternativa entre trasbordar crudo en Bantry Bay¹⁴⁰ de superpetroleros a petroleros menores que entraran en Santurce, solución que convenía a Gulf, o bien construir, «si fuera viable», como decía el decreto de adjudicación, un espigón rompeolas con atraques con profundidad de 30 metros para recibir directamente grandes petroleros. El «si fuera viable» fue la llave para la solución positiva, pero también el motivo de discusiones y argumentos, porque el Banco de Bilbao que, ciertamente, dio siempre prioridad al interés general y al de Petronor, apoyaba en lo posible a la Gulf. Por eso hacía resaltar los riesgos de una obra marítima tan valiente como la del dique de abrigo en cuestión¹⁴¹. La verdad es

¹⁴⁰ Bantry Bay, en la costa oeste de Irlanda, era un centro de descarga de grandes petroleros, almacenamiento y distribución de crudos. Para Oriente la Gulf estableció Okinawa, similar a Bantry Bay.

¹⁴¹ La solución técnica de Sener consistía en un dique reflectante mientras que la de la Junta de Obras del Puerto era un dique de escollera, y fue la que se hizo. A los pocos años, en 1976, el espigón sufrió graves daños por un gran temporal y hubo que reforzar la escollera, con muy cuantioso gasto que pagó el Estado.



que la idea de Manu iba ganando adeptos poco a poco, a medida que se hacían más estudios y se le oponían más obstáculos, que en definitiva fueron constructivos.

La Gulf nos invitó a visitar Bantry Bay. También invitó a muchos otros interesados en el asunto, especialmente de los Ministerios de Obras Públicas y de Industria, con el Ministro a la cabeza. Por defensa celosa de sus competencias, la Dirección de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao prescindió de Manu. Yo no pude hacer nada sino quejarme de aquella desconsideración hacia la persona que había aportado la acertadísima alternativa, ciertamente incómoda para los planes de Gulf. En una cena oficial en el Hotel Carlton de Londres, durante aquel viaje a Irlanda, James Lee, Presidente de Gulf, hizo un discurso inadecuado en lo que tocaba a la solución de los transportes de crudo a Bilbao, al dar por hecha la propuesta de Bantry Bay aunque todo seguía *sub judice*. López Bravo le contestó tajante y reafirmó la autonomía española para juzgar y decidir según el decreto. Aunque adelantó su confianza y su deseo de que todos los estudios confirmaran la viabilidad del espigón.

Por mi parte, además de exponer argumentos económicos, insistía en que convenía construir Punta Lucero por la insuficiencia de Santurce, con poco espacio para maniobras y muelles y con el pueblo encima en caso de un accidente. Una de las últimas resistencias fue superada durante la visita que hizo a Bilbao el Presidente de Gulf Oil, Bob Dorsey. En la carretera de salida de Santurce hacia Ciérvana paré el coche en el que íbamos y, desde donde se domina el puerto, le invité a contemplarlo sin



añadir nada. Después de un rato se volvió a sus acompañantes y dijo algo así: «Es un gran error pensar que éste pueda ser el puerto de la refinería; sería limitarla mucho, cortarle futuro». Por fin llegó el acuerdo de Muñatones, firmado en San Juan de Somorrostro, el 10 de marzo de 1971, para la construcción y financiación del dique de abrigo y de los atraques. Yo firmé en nombre de Petronor y Gonzalo Fernández de la Mora representó al Ministro de Obras Públicas. Gonzalo, compañero y amigo del colegio del Pilar, fue de grandísima ayuda para Petronor y para Bilbao. Gregorio fue definitivo en la Refinería y en todo. ¿Cómo hizo la Providencia que nos encontráramos en aquellas ilusiones y aquellas encrucijadas, cada uno por su camino, tres compañeros con los mismos ideales y en aquel momento con poder, más José Manuel, con sus ideas geniales?

Hace tiempo, hablando con Juan Sancho, Presidente de Repsol Petróleo y de Petronor, me dijo: «Sin el dique de abrigo la refinería de Somorrostro se habría estancado; sería la mitad de la actual. Sería como la de La Coruña, no más. Además están las sustanciales economías de transporte realizadas en estos veinte años»¹⁴². Quien haga cuentas de Petronor, cuentas del Puerto y

¹⁴² Enrique de Sendagorta en el Acuerdo de Muñatones. «Sin atraques para grandes buques no habría seguridad suficiente, no habrá expansión posible, dejaríamos abierto un flanco de nuestra geografía a la incursión comercial de los grandes refinadores europeos y, además, la falta de competitividad futura nos llevaría un día a enfrentarnos con nuestra propia responsabilidad social y empresarial».



cuentas fiscales de Vizcaya, se encontrará con resultados notabilísimos. Pues bien, no vale la pena explorar las premisas históricas del superpuerto, que son demasiado vagas, ni es lícito atribuir cualidades creativas a la resolución de dificultades burocráticas o financieras. El espigón se debe a la idea y al inconformismo de mi hermano, para quien lo fácil y lo cómodo hubiese sido dejar correr las cosas como iban, no pensar en cómo contrarrestar Bantry Bay y no enfrentarse con nadie ni arriesgarse a quedar mal. El espigón se debe a José Manuel de Sendagorta. Los demás añadimos trabajos y gestiones, pero toda la parte creativa fue obra suya.

José Manuel, siempre generoso, en la conferencia que pronunció en la Biblioteca Municipal de Bilbao en junio de 1973, subió al podio a todos los actores de la forja del gran dique de abrigo del Abra cuando afirmó: «Se ha dicho que existieron conflictos entre las entidades. Si los hubo, fueron extraordinariamente fértiles. Por otra parte, no conozco verdadera armonía que, en todo esfuerzo creador, no haya sido precedida de conflicto. Lo que bien puedo atestigar es que no hubo conflictos personales, porque creo que hay dos clases de personas: las que quieren llegar a ser y las que quieren llegar a hacer. Entre las segundas no suele haber competencia, y las que participaron en este asunto eran de esa clase».

SOBRE EL TERRENO

Petronor fue constituida el 30 de noviembre de 1968 en la Cámara de Comercio de Bilbao. En el mismo acto solemne



fui nombrado Presidente y tomé posesión de mi cargo. Alquilamos un piso para oficinas en el n.º 1 de la calle Elcano, en Bilbao, justo enfrente del Museo de Bellas Artes. También instalamos una pequeña oficina en Madrid. Teníamos frecuentes Comisiones y Consejos porque había muchos asuntos por resolver y pronto incorporé a José Luis Rubio Virseda como Secretario General y a Antonio Madariaga como Director Administrativo y Financiero. Llegó don Lessing, ingeniero de Gulf Oil, que fue el Jefe de Proyecto, y se empezó a trabajar en la ingeniería básica. Fue excelente la actuación de los directivos petroleros Fernando Bosch, Juan Sancho y Tarsicio Ubis, así como la de Luis Larrinaga, quienes, terminada la obra quedaron al frente de la empresa. Empezamos el trabajo con equipos reducidos pero con mucha intensidad, deseosos todos de batir un récord en la ejecución de una planta tan importante. Contábamos ya con el núcleo principal de los terrenos, unas 200 hectáreas, porque Isidoro Delclaux, con su amor a Vizcaya y su preocupación por disponer de los grandes espacios que se necesitarían para su desarrollo industrial, venía comprometiendo superficies importantes, tierras planas y bien comunicadas desde hacía varios años. Las encontró en Somorrostro y Múzquiz, desde el pie del Montaño hasta el río Barbadún, que corría por el oeste hacia la playa de La Arena y el mar, después de besar el pie de la iglesia ribereña de San Martín. El pueblo, San Juan de Somorrostro, y la carretera de Castro hacia Pobeña, hoy autopista Bilbao-Santander, cerraban el sur. Gran parte de la zona eran marismas que yo conocía porque había ido alguna vez con mi cuñado Manuel Ruiz de Velasco, cazador impenitente, a tirar a las mingorras, al borde de los juncales y hasta las arenas



próximas al mar. Delclaux, con gran elegancia, pasó sus compras y sus opciones a los Bancos de Vizcaya y Bilbao y ellos las aportaron a Petronor.

El lugar tiene grandeza histórica y el paisaje era bellísimo, desde la vetusta Torre Palacio de San Martín de Muñatones, enmarcado por el Janeo y el pelado Montaño, con el poblado de San Julián de Múzquiz y, al fondo, el cerro de Punta Lucero. Allí estaba la casa –fortaleza medieval– de Lope García de Salazar, gigante señor banderizo que hizo las puertas de aquella Torre a la medida de su altura. Murió envenenado por sus hijos o, al menos, así lo temió él. En las guerras civiles del siglo xix, las tropas liberales que luchaban por Bilbao llegaban del lado de Santander porque los flancos de Francia, Navarra y Álava eran de los carlistas. Así, en 1834, Espartero entró en Vizcaya por Laredo y Castro y pasó con su ejército por aquellos cerros de Somorrostro, sembrados de caseríos y cruzados por caminos mineros, para, desde Portugalete, organizar la decisiva batalla del Puente de Luchana. Allí se rompió el primer sitio de Bilbao, en cuyo inicio murió el gran general carlista Zumalacárregui. Cuarenta años más tarde, en la tercera guerra, el General Serrano, con sus tropas artilladas, fue detenido por los carlistas entre San Salvador, Somorrostro, San Pedro de Abanto y Las Carreras. Hubo luchas encarnizadas, miles de muertos, meses de sufrimiento hasta que, con el refuerzo del general Concha, Marqués del Duero, los liberales lograron envolver a los carlistas por el sur. Se combatió trinchera a trinchera, hombre a hombre, hasta librar la Villa capital. El formidable relato *Tres batallas por Bilbao*, que con tanto conocimiento y amor a la tierra como tristeza escribió



José María de Areilza, termina con la frase que transcribo: «El suelo de este paisaje no está enrojecido por el mineral de hierro sino teñido durante siglos por la sangre de los muertos».

Guardo entre mis papeles notas que tomé poco después de mis interminables paseos por los terrenos que serían refinería. Reflejan mi sentimiento reverencial hacia aquellos montes y marismas que íbamos a llenar de torres, chimeneas, humos y vapores. «Hemos castigado Bilbao y su comarca. Vamos a luchar para reconstruirla a toda costa. Ésta debe ser obra perseverante de varias generaciones, pero ha de empezarse ahora con todo el ímpetu posible. Cientos de miles de árboles para el Serantes y el Montaño; vegetación para la cantera de Punta Lucero, encauzamiento del Barbadún; las más exigentes especificaciones para la refinería, desagües limpios. Abundancia en el reparar».

También pensaba en la historia, cuyas huellas hablan allí con tanta elocuencia. Tenía la idea de hacer en la Torre un centro de cultura y en la explanada y lo que después fue la era, un lugar de solaz y esparcimiento. Se lo dije a Javier Ibarra, que presidía entonces la Diputación de Vizcaya y era vocal del primer Consejo de Petronor en representación de la Caja de Ahorros provincial¹⁴³. Ibarra me animó con entusiasmo y autorizó a hacer trabajos bajo la dirección de un arquitecto especialista. Después de algún tiempo ya se perfilaban mejor las murallas,

¹⁴³ Javier Ibarra fue secuestrado y asesinado por ETA en 1977.



aparecían saeteras y estaba concluida la labor de limpieza de sedimentos acumulados durante siglos. También compramos a la Diputación el Parador de Turismo, que no tenía sentido mantener con la refinería situada justo encima, y habilitamos allí nuestras oficinas principales. Cuando, con motivo de la inauguración oficial de la planta, hubo que organizar la visita del Príncipe Juan Carlos, muy cercano ya el principio de su reinado, se prepararon accesos y se montaron estrados dentro del recinto. Pensábamos adornarlo con tapices, plantas, flores y banderas, pero no pudo ser porque el gobierno de Arias, por razones de seguridad que a mi entender podían haber sido salvadas, suspendió el viaje y la visita a Vizcaya.

TRABAJOS Y ESTUDIOS

No creo que a mis lectores les tenga que describir aquí la planta refinadora, sus unidades, parques de tanques y conexiones con el puerto de Santurce, donde preparamos unos atraques tanto para descargar crudo como para cargar productos refinados, hasta que entraran en servicio los de Punta Lucero. Los avances técnicos, y también los políticos, fueron marcando los días y los meses a satisfacción de todos, gracias a la categoría del Consejo, en el que –por la parte española– llevaban el peso Isidoro Del-claux, Fernando Gondra, Francisco Hurtado de Saracho, Pedro Zubiría, Vicente Eulate, Juan José Echeberría, Federico Lipperheide y José María R. Miranda, con Justo Larrea, de CAMPSA. De los americanos que, a medida que se fueron adaptando, ayudaron mucho, recordaré siempre a Fitzpatrick, McDonald y Jackson.



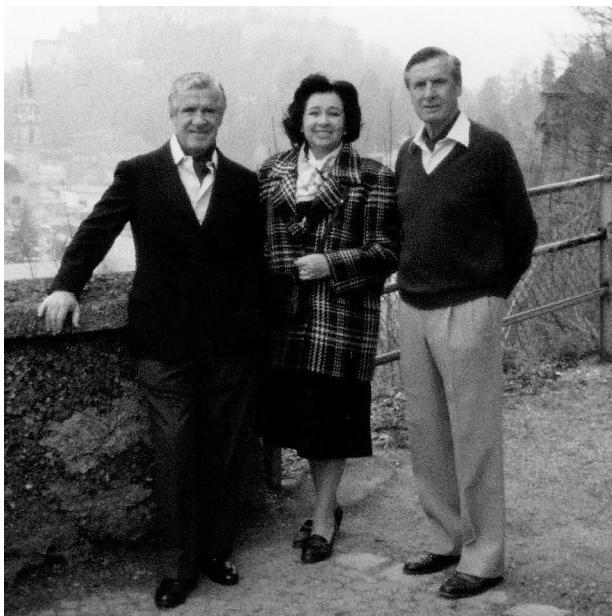


Con Fernando Gondra y Jack Fitzpatrick en Santiago de Compostela

Cuando acepté la Presidencia de Petronor estudié lo principal de la química de hidrocarburos, me enteré de las técnicas del refino y leí muchos libros y revistas de la profesión. Seguía con mi idea de que para hacer hay que saber. Y sigo con ella. Lo primero que la prudencia exige, según Santo Tomás, es «que el que obra, sepa». Y si no sabe lo bastante, como era mi caso, que se rodee de quienes más sepan. Como mínimo hay que tener la preparación para comprender la esencia del negocio en que uno está metido. Trabajé mucho en ello.

En Bilbao, normalmente al mediodía, tomaba algo en una cafetería, daba un paseo de media hora por





En los festivales de Salzburgo

el parque y volvía a mi despacho para seguir trabajando. Cuando llovía, entraba un rato en el Museo de Bellas Artes y seguía luego hasta vencida la tarde. A esa hora solía irme a Las Arenas para encontrarme en Sener con Manu y tratar de tantos asuntos que nos importaban. En aquellos primeros años de los setenta, si me quedaba en Bilbao, con gran frecuencia dormía en su casa y disfrutaba de la hospitalidad de Janet. De vez en cuando iba a casa de mis otros hermanos. A partir del año 1976, cuando fui Consejero Delegado del Banco de Vizcaya, cambiaba muchísimo el domicilio en que dormía. Compré un piso en Las Arenas, Mariluz lo amuebló y lo decoró y lo vendí casi sin



usarlo porque en él no me encontraba seguro. A veces pasaba la noche en el banco, donde tenía una habitación muy confortable, y a veces en un hotel, en general el Carlton. Nadie, salvo mis hermanos y a última hora mi secretaria, sabía con seguridad qué iba a hacer. Habían empezado las cartas de la ETA.

La construcción de la planta refinera respondía a conceptos de integración de actividades muy diversas y seguía pautas de planificación y control emparentadas de cerca con la construcción naval. Por eso pude contribuir directamente en todo a su proceso constructivo hasta la puesta en marcha. Más complicado fue lograr que la entrada de CAMPSA en el capital no tuviera tropiezos, y que socios con tan distintos intereses se entendieran bien. Pero finalmente fue así gracias a la categoría de las personas involucradas, como ya he dicho.

La refinería fue bien vista por el entorno. Las obras recibieron la visita de los príncipes don Juan Carlos y Doña Sofía y después la del príncipe del Japón,



Con el Príncipe, en Petronor



Aki-Hito acompañado por don Juan Carlos. Las obras se concluyeron en un tiempo record y la refinería funcionaba ya en el verano de 1972. El espigón, lógicamente, se terminó más tarde, pero todo llegó y el 29 de junio de 1975 atracó en él el mastodonte Arteaga.

EL CONGRESO MUNDIAL DEL PETRÓLEO DE MOSCÚ

El viaje que hicimos al Congreso Mundial del Petróleo, celebrado en Moscú en junio del año 1971, sirvió para aprender no poco y conocernos mejor. Fuimos (con nuestras esposas) Isidoro Delclaux, Federico Lipperheide, Justo Larrea, Fernando Bosch y Juan Sancho, además de bastantes colegas miembros de otras empresas refineras españolas. Llegamos a Moscú ya de noche y al entrar en la plaza Roja me impresionó la belleza de la bandera de la URSS, iluminada por los reflectores, ondeando sobre los muros del Kremlin. Ningún otro color tiene la fuerza atractiva del rojo. En el hotel todo estaba perfectamente organizado pero todo salió mal. Fue lentísimo y no nos pudimos acostar hasta muy tarde.

Éramos más de tres mil congresistas y nosotros formábamos un grupo con visado especial de las autoridades de la URSS porque España no tenía aún relaciones diplomáticas con el gran imperio comunista. Salvados defectos de organización que fueron importantes y repetidos, los rusos nos trajeron con ejemplar hospitalidad. El Congreso fue intensísimo y durante cinco días se superpusieron conferencias y presentaciones sobre todos los aspectos de la industria petrolera, desde la exploración y



producción en Siberia hasta la ecología y la reducción del consumo de los automóviles, a las que cada uno asistía según su interés.

Estábamos alojados en el Hotel Rossia. Al terminar las sesiones de la tarde nos reuníamos allí un grupo muy numeroso de asistentes que, ayudados por la bebida única servida en el bar, naranjada con vodka, cambiábamos impresiones, nos presentábamos unos a otros y charlábamos un buen rato hasta que nos preparábamos para ir a cenar o asistir a algún espectáculo, todo perfectamente planificado desde el primer día. Inturist, que era la agencia oficial y única para todos los congresistas, nos presentó una selección de posibilidades y nosotros, más o menos de acuerdo, íbamos pidiendo entradas para el Bolshoi, un almuerzo en la Torre de la Televisión, una visita al Cosmos o al museo Tretiakov, pero especificando siempre el número de personas y el horario. Era imposible modificar los tickets que uno recibía y pagaba y si la cena estaba concertada para seis personas y se presentaban solamente cinco, para sentarse había que esperar la llegada del sexto o bien someterse a trámites que podían durar horas.

Fueron inolvidables los actos de inauguración y de clausura que tuvieron lugar en el Palacio de Congresos, grandioso edificio dentro del recinto del Kremlin que todos habíamos visto muchas veces en fotografías. El escenario estaba ocupado por cuatro o cinco docenas de altos dignatarios de la URSS. Además de muchos y largos discursos de la Presidencia del Congreso, que ostentaba un americano, pudimos disfrutar de las actuaciones de los mejores



artistas rusos, grandes premios Lenin, coros, orquestas, ballets y solistas formidables. En las dos ocasiones cenamos en el mismo Palacio, espléndidamente atendidos. Las señoras vestían en su gran mayoría trajes largos. María Luz lució uno verde con el que, sin duda, impresionó a los acomodadores, que no se atrevieron a impedir que nos sentáramos en las primeras filas de butacas estrictamente reservadas para los miembros del *Presidium*.

Uno de los primeros días, si no el primero, conocí en el bar del Rossia a un español, más o menos de mi edad. Era uno de aquellos niños que durante nuestra guerra civil llevaron a Rusia. Era historiador especializado en Polonia y, salvadas las primeras conversaciones, se mostró bastante abierto para hablar confiadamente del país en el que había hecho su vida. Cuando le pedí información sobre los taxis de la ciudad y otros medios de transporte me explicó que en los espacios próximos al hotel había siempre coches oficiales, identificables por las primeras letras de sus matrículas que, por una propina en dólares, en rublos o en tabaco rubio americano, abandonarían su espera, me llevarían a cualquier punto de la ciudad y allí esperarían mis nuevas órdenes. Lo probé la mañana siguiente temprano y pude ir a la Santa Misa en la iglesia de San Luis, que estaba muy cerca de la Lubianka, famoso centro de la policía rusa. En la iglesia era conmovedor ver a las viejecitas leer las oraciones en sus misales escritos a mano. En mi interior pedía por aquel pueblo, *¡Sancta María, stella Orientis!* La operación transporte no me falló ningún día y mis amigos españoles, con gran asombro, no sólo la aprendieron sino que, en alguna ocasión, comprometieron varios coches a la vez.



Mi interlocutor del bar del Rossia me pidió que fuera al centro de los comunistas españoles, que andaban deseosos de hablar con nosotros. Acepté para dárles información de España y escuchar lo que ellos me contaran, con la condición de no hablar de política. Tenían un piso céntrico cerca de una casa que ostentaba el signo de la Cruz Roja. De la entrada se pasaba a un salón bastante amplio, con sillas y una pequeña barra en la que se hacía y se servía café. En el salón había un estrado con algunas sillas para los oradores y detrás, en el fondo, carteles de propaganda y uno más grande con la efigie de Lenin. Tenían periódicos españoles: *La Vanguardia*, *ABC*, *Pueblo*, los de deportes y la popular revista de toros *El Ruedo*. (No sé si me imagino las cosas, pero me parece ver con gran precisión lo que acabo de escribir. Sin embargo no recuerdo el nombre de mi acompañante, el profesor de historia polaca). Me esperaban ocho o diez compatriotas que ya habían estado en España, alguno de ellos varias veces, para ver a sus familias y pasar las vacaciones. Uno de ellos, gallego, contó que la primera vez que fue a su tierra, antes de llegar por tren a Hendaya, estaba preocupado por la policía española, pero pasó la frontera dormido y cuando despertó estaba ya en Irún, sin que nadie le hubiera pedido el pasaporte. Les interesaba conocer sus posibilidades de empleo y algunos de ellos, por sus profesiones de mecánico, electricista o instrumentista, claramente las tenían. Algún otro, como un empleado de los ferrocarriles rusos, y otro, profesor de gimnasia en un instituto femenino, muy difícilmente encontrarían en España algo parecido. Además tenían allí su vida hecha. Un sevillano me habló en un aparte para decirme que a él



no le daban visado español y que quería ir a su tierra tan sólo para conocer a sus sobrinitos y ver torear a Curro Romero. Me rogó que le ayudara y yo, pensando en que se lo podía pedir a López Bravo, anoté sus datos de identificación. Al llegar a Madrid hice la gestión y a los pocos días Gregorio me contestó que el sujeto en cuestión tenía antecedentes criminales múltiples y muy graves y que estaba mejor en Rusia.

Hicimos una excursión para conocer Zagorsk, centro religioso de la iglesia ortodoxa, situado a poco más de cincuenta kilómetros de Moscú. La ciudad, amurallada sin pesadez, tenía en su recinto un importante seminario y varias bellas iglesias de arquitectura oriental, con sus características torres y cúpulas acebolladas y, en su interior, la catequesis visual de cuadros y pinturas descriptivas de acontecimientos sagrados. En los servicios religiosos había bastantes asistentes, cirios encendidos, incienso, cantos religiosos y «pan santo», aunque me parece que no pretendían que fuera sacramento, que daban en la puerta de salida. Vi muchas personas de rodillas en el suelo de la calle que, con los brazos en cruz, en actitud de profunda piedad, rezaban ante una imagen de la Virgen. En el pueblo, separado de la ciudad, se veía bastante pobreza: en muchos lugares cubiertos, el suelo seguía siendo de tierra apisonada, vendían bocadillos envueltos en papel de periódico y los olores no podían ser más sospechosos.

La última etapa fue Leningrado, hoy San Petersburgo, con aquella grandeza que le da el Neva, los espacios tan abiertos y los edificios imperiales abarrotados de



obras de arte. Visitamos un centro de investigación sobre el petróleo y nos encontramos con personas sumamente gratas, sencillas, con alta preparación pero pobrísimos medios, lo cual nos dejó muy apenados. Al terminar, su hospitalidad se manifestó en más simpatía y en el ofrecimiento de lo que tenían: unas manzanas y agua mineral. En junio eran los días sin noche, las noches blancas, que invitan a vivir en la luz cambiante, llena de misterio y de sensaciones para nosotros nuevas. Estuvimos en la ópera, en el Kirov, y al salir, a las once de la noche, con plena luz, en la calle todo el mundo estaba eufórico. No entro a relatar mis impresiones de Petrodvorets, ni del Hotel Astoria, ni de otros lugares que conocimos en la tristeza comunista y que hoy se pueden visitar en la normalidad del mundo actual.

CON LA GULF OIL EN LOS ESTADOS UNIDOS

Una vez resueltos ciertos asuntos económicos derivados de interpretaciones divergentes de la «Carta de Entendimiento» entre socios, asunto que me llevó dos años, acepté la invitación de la Gulf Oil para visitar su sede en Pittsburgh y conocer algunas de sus realizaciones y proyectos. Hice el viaje con María Luz y empezamos en Nueva York, donde nos esperaba el matrimonio Hoffmann, que nos acompañó durante toda nuestra estancia. Bob Dorsey, Jimmy Lee y un grupo de consejeros y directivos de la empresa, con sus señoras, nos recibieron en una cena de gala que no pudo ser más grata y acogedora. Por mi parte di un breve *speech* y saludé a personas cuyo conocimiento nos fue muy útil. Observé que casi todos los



directivos eran ingenieros curtidos en las refinerías y en los campos de exploración y producción petrolera. Al comentarlo, me dijeron que, efectivamente, era habitual que los mandos de las grandes compañías, concretamente de las *Seven Sisters*, fueran de extracción interna y estuvieran formados en el petróleo.

De Nueva York fuimos a Pittsburgh, donde Hoffmann había organizado para mí varias presentaciones sobre aquella gran compañía. Visité también unos importantes laboratorios de investigación en temas muy diversos. De Pittsburgh, siempre con el matrimonio Hoffmann, volamos a Nueva Orleáns en el *Gulf Stream* de la Compañía. Tuvimos que hacer una parada de emergencia en Hickory, Carolina del Norte, porque aquel avión que valía millones de pesetas nos dejó estancados por culpa de un «maldito *relais* que no valía ni un dólar»¹⁴⁴, según la indignada manifestación de nuestros amigos americanos. En Nueva Orleáns, María Luz, acompañada de las señoras, visitó la ciudad, la catedral de San Luis, una hacienda clásica algodonera y la casa de Scarlett O'Hara, el personaje central de la película *Lo que el viento se llevó*. Por mi parte, muy temprano embarqué en un helicóptero para llegar a una plataforma de producción en el Golfo de Méjico, donde la explotación marina de Gulf Oil era muy importante. Después de un detallado recorrido de aquellas instalaciones, volvimos a volar hacia la refinería de Baton Rouge, por la que yo me había interesado dada su modernidad. Me concentré en recorrer y recibir explicaciones

¹⁴⁴ *Relais*: pieza auxiliar de un circuito eléctrico.



acerca de los sistemas de recogida de escapes, desagües y descargas a la atmósfera, y transmití a España, a Bosch y a Lessig, la firme indicación de que nuestras instalaciones y especificaciones de protección de la naturaleza no fueran en nada inferiores a las de aquella planta. Como durante toda la construcción insistí mucho en este punto, así como en la elección de materiales de calidad para evitar corrosiones, al terminar la obra Don me solía decir «Enrique, debes estar satisfecho: *this is a golden plated refinery*».

Sobrevolamos el delta del Missisipi y admiramos la grandeza natural de aquellos lugares que fueron españoles. Allí lucen sus nombres la Calle Real, la Calle de la Aduana y tantos otros topónimos entreverados con los apelativos y el estilo francés de la ciudad: Nueva Orleans, Luisiana... Después de cenar quisieron que conociéramos la famosa Bourbon Street para ver el ambiente y oír a las bandas de jazz, pero apenas nos asomamos preferimos todos ir a descansar porque estábamos molidos.

Al día siguiente volamos a Houston donde hicimos una interesantísima visita a la NASA. Por la tarde nos llevaron al Astrodrome, estadio enorme totalmente cubierto, para presenciar desde un lugar privilegiado y con las atenciones de personas entendidas un partido de fútbol americano que nos divirtió bastante. Hoffmann y su esposa se ocuparon cortésmente de que pudiéramos asistir a la Santa Misa, según era nuestro deseo. Ya quedaba poco del viaje planeado y pedí recordarlo un poco cuando me di cuenta de que en unos días era el *Thanks Giving Day* y todo el mundo deseaba estar con su familia. Fuimos a San Diego, donde visité las instalaciones de la compañía



que la Gulf Oil compartía con British Petroleum para la investigación de la fusión nuclear. Pude confirmar que la meta estaba aún muy lejos y los problemas se sucedían con programas y presupuestos excesivamente onerosos. Al cabo de poco tiempo la Gulf se deshizo de aquella aventura. En Los Ángeles nos despedimos, muy agradecidos a los Hoffmann, y, tras una breve parada en Nueva York, volvimos a España.

En aquel viaje gané la confianza de Dorsey y de Lee, que siempre llevaron sus conversaciones al nivel que correspondía a los directivos responsables de aquella gran compañía, y así fue que me enriquecieron mucho. Cuando en viajes sucesivos llegaba a Pittsburgh, en el rascacielos de la corporación se izaba siempre la bandera española y yo tenía un lugar reservado en la mesa del Presidente.

EL CHOQUE DEL PETRÓLEO Y EL FIN DE GULF OIL EN PETRONOR

En uno de mis viajes a Londres, anterior a los gravísimos acontecimientos de 1973, fui invitado por los amigos de Gulf Oil a un cóctel en el Club Ambassador, cerca de Hyde Park. Estaban presentes todos los directivos de la petrolera en la ciudad y el ambiente era de gran pessimismo respecto al futuro de su participación en las explotaciones de Oriente Medio. Hablé con uno de los directores responsables de las operaciones de Kuwait. Sus yacimientos estaban en máxima producción y



soportaban una fuerte tensión en la ecuación suministro-demanda¹⁴⁵. Me dijo que el mercado iba volcándose rápidamente en ventaja de los países productores y que los más radicales, Libia, Argelia e Irak, no se conformaban con una simple revisión de los acuerdos. Arabia Saudita, desplazando a los Estados Unidos, se había convertido en el suministrador de último recurso para todo el mundo, y el Ministro kuwaití del petróleo se preguntaba públicamente: «¿Para qué producir hoy petróleo por un dinero cuyo valor caerá el próximo año?». Al marcharme del Club me presentaron a un americano, bastante borracho. Me aseguraron que era una autoridad en las negociaciones en el Golfo, de donde acababa de llegar. Me repetía una y otra vez: «Vamos a perder todo, nos van a quitar hasta el último maldito barril». Todo esto lo conté en España pero, aparte de que tanto CAMPESA como los refinadores procurábamos administrar favorablemente las existencias, no parecía que aquellas negras noticias importaran mucho.

Por fin Sadat, Presidente egipcio, humillado por la supremacía israelí y paralizado para negociar entre rusos y americanos, decidió emprender la guerra contra Israel, más por razones diplomáticas y psicológicas que militares o de conquista. Fue el día de Yom Kippur, 6 de octubre de 1973, la más santa de las fiestas judías. Aún en guerra, o justamente terminada ésta, cuando los precios subían sin haber fijado aún los 12 dólares por

¹⁴⁵ Los yacimientos de Kuwait descubiertos en 1935 estaban en explotación desde 1938.



barril, tuve que ir a Pittsburgh para entrevistarme con Blackledge, Director de Operaciones de la Compañía. Nos interrumpía constantemente el teléfono porque los problemas derivados del embargo decretado por la OPEP se multiplicaban en todo el mundo. Varias veces desde el otro lado de la línea le instaron a prorrogar fletamientos de petroleros y cerrar nuevos contratos para necesidades de transporte que parecían perentorias, pero Blackledge se negaba en redondo con muy pocas explicaciones: «*¡Strech the line!*»¹⁴⁶, y colgaba. Al día siguiente llegó Dorsay, que venía de una reunión de los grandes petroleros con el Presidente Nixon, y almorcé en su mesa. La verdad es que el Presidente estaba eufórico e insistía en el lado positivo de la situación: sus *stocks* valían muchísimo más, sus reservas y sus pozos en los Estados Unidos prometían un futuro de grandes beneficios, muchos proyectos guardados por poco rentables podían pasar a primer plano y se acercaban posibilidades antes impensables. No a gusto de todos, claro, pero el mundo había cambiado. Encima empezó a bullir el feo escándalo de Watergate, que puso en entredicho al Presidente de los Estados Unidos. Todo tomó un aire surrealista.

En términos altisonantes, como «el espíritu del *Apollo*»¹⁴⁷ o «la determinación del Proyecto Manhattan», Nixon llamó a la nación a emprender el nada realista

¹⁴⁶ «Estirad la línea, aprovechad la flota propia y los contratos que tenemos, no hagáis reparaciones en los barcos, nada de nada, porque los fletes van a caer en picado».

¹⁴⁷ El lanzador Apollo situó por primera vez a los hombres en la Luna. El proyecto Manhattan fue el de la realización de la bomba atómica.



«Proyecto Independencia», que pretendía desarrollar, en unos pocos años, potencial suficiente para atender todas las necesidades propias sin depender de fuentes de energía extranjeras. Mientras tanto, los coches hacían colas en las gasolineras, subían los precios y se racionaban las cantidades. Reinaba la desconfianza, la confusión y casi el pánico, con un gobierno medio paralizado por la crisis Watergate, la hidra de siete cabezas. En los periódicos, el Shah, el rey Feisal, Sadat, Kissinger, Pompidou, Heath, los japoneses, Jerusalén, los sirios, los argelinos, Venezuela y la OPEC, que vino a ser un imperio. Los beneficios de los países exportadores pasaron de 23 billones de dólares en 1972 a 120 billones en 1976. En el mundo financiero preocupaba ya entonces que los árabes, a pesar de sus compras de armamentos, jamás pudieran gastar sus enormes *surpluses*. También había inquietud por lo que estaban sufriendo los países pobres en desarrollo que no contaban con la fortuna del petróleo, mientras que las *Seven Sisters* publicaban beneficios «obscenos». Sus Presidentes fueron acusados de codiciosos ladrones cuando anunciaron sus resultados de 1973, superiores en casi un 70% a los del 72. Al año siguiente superaron el doble y la popularidad de las Exxon, Shell, Gulf, etc., cayó del todo.

Kuwait decidió terminar con las concesiones de Gulf Oil y BP. Después de una inútil resistencia las perdieron totalmente y tuvieron que conformarse con una ridícula compensación de cincuenta millones de dólares de los dos mil que, ya entregado todo, pedían. Me entrevisté varias veces con Herbert Goodman, que presidía la compañía *Trading* de la Gulf y solía quedarse en Londres



en un magnífico *Penthouse*, en el último piso del Hotel Dorchester. El determinaba nuestros precios y era importante saber cómo se traducían para Petronor tantas malandanzas de nuestro principal suministrador. Goodman era diplomático de carrera y, con su cabeza afeitada y su *col roulé*¹⁴⁸, tenía fama de ser uno de los negociadores más experimentados del mundo. Aún pensaba que los árabes respetarían algo a los Estados Unidos, primerísima potencia mundial, cuando se presentó en Kuwait para concretar alguna preferencia hacia Gulf que reflejara medio siglo de relación amistosa y fructífera, incluso para la educación de muchos jóvenes kuwaitíes que disfrutaron de la hospitalidad de las familias de Pittsburgh. Pues bien, cuando Goodman relataba a una alta autoridad kuwaití la larga historia de Gulf en aquel país, fue interrumpido por su interlocutor que, enfurecido, le dijo: «Ya hemos pagado todo lo que ustedes hayan podido hacer. Jamás nos hicieron favores». Goodman se tuvo que conformar con un ridículo descuento aplicable solamente al petróleo que fuera para su propio sistema.

Veíamos sobradamente que nuestro socio petroero, como no tenía ya crudos para colocar en nuestra refinería, vendería su participación en la sociedad a la primera ocasión propicia. Yo dudaba de que fuera conveniente y tampoco me parecía que hubiera probabilidad alguna de que Kuwait sustituyera a la Gulf como socio de Petronor. Recordé entonces que, con motivo de una boda en Astano había conocido, en el Parador Nacional de

¹⁴⁸ Cuello vuelto.



Santiago, al Ministro del petróleo kuwaití, Al-Atiki, y había hablado largamente con él. Así que me pareció que nada costaba hacerle una visita y preguntarle. Aprovecharía el viaje para acercarme al sur de Kuwait capital, al puerto de embarque de Mina al Ahmadi y al campo petrolífero de Burgan, el segundo mayor del mundo¹⁴⁹. La Gulf me ofreció toda su ayuda y me dio muchas facilidades para la visita que fue, como yo suponía, de cortesía, buenas palabras y nada más, salvo que pude recoger en directo la impresión de un gran mandatario árabe que, con su país, se estaba haciendo, por momentos, impensablemente rico. En un momento de la entrevista me asombró ver uno de sus pies desnudo, asomado entre cuatro o cinco teléfonos que ocupaban una mesa lateral de su lugar de trabajo, y cómo la mano de aquel gran personaje acariciaba despaciosamente sus dedos de los pies. Recomendado por el embajador de Kuwait en Madrid, a quien conocía y que incluso había cenado en mi casa, visité a otras personas. Entre ellas, a un miembro de la familia Al Sabá, que dirigía uno de los bancos principales del país. Entre taza y taza de té, servido en porcelana de Meissen, me dio su versión de la crisis, pero, sobre todo, quiso subrayar el carácter comerciante de los kuwaitíes y me ofreció su ayuda en los negocios que deseara proponerle.

Para el viaje hasta el campo de Burgan, la Gulf Oil me mandó un jeep y, acompañado por una pequeña cara-

¹⁴⁹ El campo mayor del mundo es el de Ghawar, situado en Arabia Saudita, a unos 500 km al sur del de Burgan.



vana, corrimos por el desierto durante más o menos una hora. Entonces empezamos a divisar en el horizonte lo que resultó ser un bosque de eucaliptos, a cuya sombra se veían unos cuantos barracones grandes. Pregunté por la existencia del bosquecillo en medio de aquel arenal y me contaron que la mujer del director de los primeros trabajos de exploración minera, un inglés, sostenía que ningún ser humano debía vivir donde no hubiera árboles. Muy consecuentemente, hizo poner los primeros plantones, que regaba ella misma con agua sacada –«robada»– de los camiones que se traían para las operaciones de perforación. Aquella señora, tan tenaz, debió de ser de gran valía, porque los petroleros presentes mencionaban con admiración su recuerdo. Tomamos unos refrescos en uno de los salones donde estaba permitido el alcohol y comimos en otro con servicio kuwaití, en el que estaba prohibido. Me explicaron los yacimientos sobre mapas y planos y luego salimos al desierto para hacernos una idea del campo, que fue descubierto en 1936 y puesto en producción en 1946¹⁵⁰. Al volver empecé a encontrarme mal debido a una fuerte bajada de tensión, que superé gracias a un fármaco sencillo cuyo nombre comercial en España era el mismo que en Kuwait. Globalización *avant la lettre*.

Aquel país es bastante tolerante en lo religioso y pude asistir a la Santa Misa en la espaciosa iglesia catedral de la capital, que estaba cerca de mi hotel. Saludé al

¹⁵⁰ Según noticias actuales (2008), Burgan ha disminuido su producción a no más de 1,7 millones de barriles día y va a menos.



obispo, oriundo de Lequeitio, a quien me presentó la señora del Embajador de España. Los dos me contaron que allí había numerosos católicos y que procedían en su gran mayoría de Goa, fruto de la predicación misionera de San Francisco Javier. Habían tenido que huir de su país por la persecución de los paquistaníes cuando se produjo la división de la India, y encontraron en Kuwait un lugar donde vivir con dignidad.

EN EL BANCO DE VIZCAYA

El Consejo del Banco de Vizcaya me ofreció ser su Consejero Delegado. Todos sus vocales me conocían, en especial su Presidente, el Conde de Cadagua, el de Superunda, Manuel Gortázar, Isidoro Delclaux, Luis M.^a Ybarra, Rafael Guzmán, Ignacio Muguruza y también, en distinto grado, los demás. Yo no conocía la banca ni tenía especial afición ni interés por la profesión bancaria pero, dado el carácter emprendedor del Vizcaya y sus antecedentes en la industria, me pareció que podría añadir bastante a la dirección de aquella casa. Gortázar argumentaba que el banco necesitaba nuevas ideas de *management* y que mi preparación para llevar a cabo una modernización era adecuadísima. Si he de decir la verdad, me sentía halagado. Mis hermanos se manifestaron neutrales, aunque Manu no comprendía el atractivo que yo pudiera encontrar en el banco. Gregorio López Bravo me animó mucho a responder afirmativamente, pero creo que nadie, ni yo por supuesto, veía con claridad lo que iba a ocurrir en los decisivos años del cambio político y la crisis industrial. Era enero de 1976.



No me parece indicado intentar aquí hacer historia de ese período de cambio político, que vivimos tan intensamente en la banca. Además, no dudo en negarme a mí mismo capacidad para narrarlo documentadamente y con garantía. Por ello, este apunte, que me parece obligado, poco más debe decir que, en la transición del régimen de Franco a la democracia, trabajé en el Banco de Vizcaya, del que fui su Consejero Delegado, y lo hice con sentido constructivo y animoso, rodeado de personas excelentes. El derrumbamiento de la industria siderometalúrgica vizcaína y la crisis generalizada nos tuvo algo a la defensiva en lo exterior. Internamente modernizamos el banco y fuimos «dando cancha» a los jóvenes economistas que a los pocos años vinieron a constituir los equipos de dirección más preparados y capaces de la banca española y, en muchos puntos, también de la internacional contemporánea. Perfeccionamos y ampliamos notablemente la red de oficinas y actualizamos las tecnologías para adaptar las formas bancarias a la nueva sociedad, que cambiaba a pasos agigantados. Hoy la banca española tiene una categoría reconocida, en gran parte debida a los nuevos profesionales pero también en buena medida gracias a lo que se trabajó durante aquellos años. El cuidado de mi seguridad, basado en la movilidad y en no frecuentar con regularidad los mismos lugares, especialmente en Bilbao, donde estaba continuamente, introdujo factores de incomodidad, pero, salvo en circunstancias puntuales, nunca tuve guardas personales. Cuento esto porque muchos amigos me lo preguntan.

Desde 1979 gané libertad de acción porque se incorporó Pedro Toledo como cabeza ejecutiva y yo pasé,



con Federico Lipperheide, a Vicepresidente de apoyo del Presidente Ángel Galíndez. Fui nombrado Presidente de Induban y mi trabajo, gravitando más en el Consejo del Vizcaya, transcurrió con normalidad hasta los disgustos por los que pasamos, todos, en los años primeros de la fusión con el Banco de Bilbao, a la muerte de Pedro Toledo. Continué en el Consejo del BBV y me jubilé en el año 1995, al cumplir los setenta años, como era normal.

PETRONOR DESDE EL BANCO

No sé si acerté en el nuevo cambió de rumbo, que suponía mayores trabajos, complejidades e inquietudes. Dejé la Presidencia de Petronor pero continué en su Consejo y puedo contar ahora brevemente los acontecimientos que siguieron. La desgana de Gulf Oil en participar en una refinería periférica, que añadía muy poco a su sistema desde el momento en que perdió la producción de Kuwait, dejó espacio a la ambición del director de CAMPESA, Roberto Centeno, para dominar también Petronor. Por un lado el estatalismo y por el otro el temor de la banca a estorbar la voluntad del Gobierno, permitieron a la arrendataria adquirir la participación de Gulf sin que los socios financieros hicieran uso de su derecho preferente, según el acuerdo estatutario de sindicación de acciones prevalente desde el origen de la compañía. En el año 1979 CAMPESA, que tenía ya mayoría del Estado, controlaba los dos tercios del capital de Petronor; cada banco tenía el 11% inicial y entre las dos cajas el otro 11%. Más tarde, en 1981, en dos pasos, CAMPESA vendió el 19% a la empresa



estatal mejicana Pemex y esta vino a ser la principal suministradora de crudo y «protectora técnica»¹⁵¹ de Petronor. Coincido, aunque con matices importantes, con el comentario de estos hechos que aparece en el libro *Del monopolio al libre mercado*, de Tortella, Ballesteros y Díaz Fernández, que ahora transcribo: «La operación tenía toda la lógica, ya que la salida del principal suministrador de crudos era remediada con la incorporación de la empresa estatal de un importante país productor, y pudo ser confirmada de forma oficial en 1980 con motivo de la famosa visita oficial de S.M. el Rey don Juan Carlos a México. (Fue famosa la visita por ser la primera desde la reanudación de relaciones diplomáticas entre los dos países y por estar llena de gestos políticos, como fue la reunión de S.M. el Rey con la viuda de Azaña)». En unos años Pemex aumentó la participación, pero en 1990 se retiró y concentró su inversión española en Repsol, la petrolera estatal, que también canjeó a los bancos sus acciones de Petronor por acciones Repsol. Solamente las cajas mantuvieron su 11% en la refinería vizcaína.

El baile con Pemex tuvo mucho de político y quizás algo de conveniente, si realmente había que remediar, que no lo creo, alguna deficiencia para acceder a un mercado abierto como era y es el del petróleo. También fue humillante aguantar el reiterado discurso, con máscara

¹⁵¹ Contrariamente a declaraciones formales de los políticos mejicanos y a los documentos suscritos, los ingenieros de Pemex agradecieron repetida y explícitamente lo mucho que habían aprendido de nuestros ingenieros y de nuestra empresa.



indigenista y fondo antiespañol, del todopoderoso Director General de Pemex, Jorge Díaz Serrano, que por abusos económicos y «mordidas» diversas terminó en la cárcel de su país.

EL RÍO NO DEBE MORIR

En el año 1975, María Luz y yo celebramos el veinticinco aniversario de nuestro matrimonio, nuestras bodas de plata. Éramos muy felices con todos nuestros hijos: la vida iba adelante y teníamos muchos motivos para dar gracias a Dios; lo hicimos con mucha alegría.



Bodas de plata en Kyoto, 1975



Como casi siempre, se me amontonaban los quehaceres y más aún durante aquel año, en el que hice un curso del IESE para altos directivos de empresa, que se daba por primera vez en Madrid y fue sumamente formativo. También correspondió a 1975 el Congreso Mundial del Petróleo que se celebró en Tokio. Mari no había estado nunca en Japón así que nos fuimos de viaje de novios hasta la tierra del sol naciente y de los cerezos en flor para empalmar allí con el Congreso.

En el viaje conocimos Nepal, Bangkok y Hong Kong, un tanto al estilo turista pero con mucha suerte con los guías, que fueron muy competentes y deseosos de agradar. En Japón Mari hizo excursiones con las señoras del Congreso y juntos asistimos a recepciones y espectáculos tradicionales muy interesantes como demostrativos de una cultura milenaria. A los dos nos llamó mucho la atención el teatro Kabuki y la música con instrumentos de percusión y de cuerdas y con las voces de extraña belleza de una agrupación japonesa muy prestigiosa. Visitamos también las ciudades de Kyoto y Nara.

Asistían al Congreso, además de técnicos y directivos de la industria petrolera, algunos políticos y financieros deseosos de entrever las posibles evoluciones del fascinante mundo del petróleo que, con toda seguridad, seguiría marcando profundamente nuestra era. Entre ellos nuestros amigos Gregorio López Bravo y Mario Álvarez de Garcillán a quienes invité a un almuerzo con Jimmy Lee, el Presidente de Gulf Oil. La comida, en el Hotel Okura, preparada por un cocinero navarro de San Juan de Pie de Puerto, fue excelente y la conversación interesantís-



sima, tanto que, después de estar allí tres horas, nos tuvieron que advertir que el restaurante debía cerrar. El tema dominante fue el choque petrolero reciente y lo que necesariamente vendría después. Estábamos de acuerdo en que nos enfrentábamos a nuevos retos en nuestro mundo, que se movía gracias al petróleo: la economía, el desarrollo de los países pobres, la defensa del medio ambiente, la contaminación, la disminución del ozono, los peligros en la apertura de nuevos campos de producción de hidrocarburos y tantos otros problemas, a cual más acuciante.

En el Congreso, además de las presentaciones de conferiantes, se proyectaron películas sobre asuntos técnicos. Una de ellas era bastante famosa y me la recomendaron mucho. Estaba hecha por la Shell y se llamaba *El río no debe morir*. El río paradigmático era el Rin. En la primera parte, un magnífico documental daba una completa visión de las ciudades y la industria en la cuenca legendaria: los desagües de millones de habitantes, los de sus industrias y sus servicios, los pesticidas, los mataderos, las fábricas de todo tipo, desde químicas a mecánicas o textiles, todas con necesidad de muchísima agua y con vaciamiento al río. Las imágenes sumamente realistas, sin adornos, resultaban dantescas. Luego la película mostraba cómo avanzaba el proceso contaminante, la progresiva disminución de oxígeno y de elementos revitalizantes en las aguas y en los fondos, hasta la desaparición de la vida y la acumulación de fangos muertos y de venenos más o menos dispersos. Tras una explicación científica de los sistemas para recuperación de los elementos vitales, se presentaban soluciones técnicas: depuradoras, oxigenación de las aguas, cuidado en los



desechos, adiciones de bacterias, entre otras. Finalmente se subrayaba la necesidad de una voluntad política, sin quiebra alguna, de todos los países y ciudades de la cuenca, para luchar incesantemente, con metas concretas y exigentes, por la vida del Rin. Volver a lo primigenio después de la experiencia del egoísmo y la comodidad; dejar de mirar a otro lado para no hacer nada.

El río no debe morir. Europa no debe morir. La película me sacudió el espíritu, me hizo pensar en la degradación de la naturaleza inherente al hombre, en el empobrecimiento espiritual de nuestra cultura, en las estructuras, políticas, sociales y económicas, propicias al mal y a la injusticia, y en nuestros esfuerzos tantas veces insuficientes o mal orientados. *El río no debe morir* me sirvió también para alimentar la esperanza y decir a mis amigos y a mis hijos que en la historia, en nosotros mismos, hay un proceso mil veces repetido de caer y levantarse, de pasar de náufrago a nadador. Cambiar, rectificar, enderezar el rumbo es más que posible: es propiamente humano.



TRABAJOS Y ESPERANZAS

NUEVOS HORIZONTES PARA SENER

Para somera información de mis lectores, intentaré hacer un resumen muy comprimido de lo que hicimos en Sener en estos últimos treinta años y de lo que estamos haciendo bajo la presidencia de Jorge. Podría limitarme a dar solamente unas buenas cifras financieras, pero no serían sino sombra de la vida real, la sombra del cedro que, según la metáfora favorita de Saint-Exupéry, es tronco, follaje, esbeltez, pájaros y música cuando el viento mueve sus ramas; mucho más que una sombra numérica.

Sener, al mando de Manu, con Chema como su segundo, formó en 1972 una organización para desarrollar el campo de la energía nuclear y pronto contrató la primera unidad de la Central de Lemóniz de Iberduero; aquello fue importantísimo. La división naval, también con la inspiración y el empuje de mi hermano, inició el proyecto Foran –formas analíticas– que, con los años, nos ha llevado a ser adelantados mundiales en el diseño de buques asistido por ordenador; es el único producto de Sener cuya comercialización se realizó y se prosigue hoy globalmente. Hicimos trabajos para la siderurgia, la petroquímica y para industrias muy diversas; proyectos de obras marítimas y algo más de un tercio de la ingeniería



de la refinería de Petronor. Realizamos el proyecto de buques LNG con diseño propio y promovimos Crinavis, que no pudo salir adelante. Después de la torre de lanzamiento de cohetes meteorológicos de Kiruna, entramos con buen pie en la industria aeroespacial. Formamos también la compañía para servicios informáticos Senercaya, que no tuvo el éxito que esperábamos porque los socios no acertaron en sus fines estratégicos; sin embargo, el enfoque informático de nuestra empresa fue firmemente asentado. En 1970 Sener ocupaba apenas a 300 personas y en 1975 alcanzamos un máximo de casi mil. Contábamos que, con los diez años de trabajo que suponían los contratos de centrales nucleares, podríamos emprender programas de investigación de desarrollo con medios suficientes, pero vino la moratoria nuclear y la parada de las obras de terminación del primer grupo de Lemóniz, que fue una gran derrota de España y una indiscutible victoria de la criminal ETA¹⁵². Todo lo que era nuestra base de trabajo quedó en nada y tuvimos que emprender actividades en campos nuevos, mientras Manu, los ingenieros de Sener y la misma empresa estuvieron permanente y próximamente amenazados. La enfermedad de Alzheimer de José Manuel se fue haciendo más patente al avanzar los mediados ochenta, cuando Janet, de una forma absolutamente inesperada, murió de un aneurisma cerebral, en noviembre del año 1985. Dejaba nueve hijos, la más pequeña, Patricia, de trece años. Fue un

¹⁵² Durante la construcción de la central nuclear de Lemóniz la ETA asesinó a los ingenieros de Iberduero don Ángel Pascual y don José María Ryan.



golpe muy duro para la familia pero la unión de los hermanos y su reacción valerosa fueron verdaderamente admirables.

Con mi hermano ya declaradamente enfermo y Sener afectada por la situación general, con pocos pedidos, procuré transmitir optimismo y generar confianza con mi apoyo a Jorge y a Chema. Para llevar a la realidad mi constante deseo de instituir un Consejo de Administración, empecé por un Comité de Dirección, con Chema Menéndez, Tomás Martínez Lujambio, Jorge, a quien muy pronto se le apreciaron sus grandes cualidades, y Javier García Egocheaga, con su mucha experiencia y una formación bastante distinta de la nuestra. El Comité pasó a Consejo formal en 1988. Asumí la Presidencia y se incorporaron como vocales Andrés Sendagorta McDonnell, su hermana María, que además se hizo cargo del departamento de Comunicación, Álvaro Azcárraga, Esteban Masifern, profesor del IESE, y más tarde Eduardo Serrano. En el año 2000 Jorge tomó la Presidencia del Consejo y yo, con mis setenta y seis años, quedé como Presidente de Honor. Al tiempo nombramos consejeros a mi otro hijo Enrique, médico con años de experiencia como investigador y como directivo en empresas farmacéuticas internacionales y MBA por la New York University, a Prudencio Pedrosa y a Juan Gich, los dos externos, es decir no accionistas ni empleados, elegidos por sus méritos profesionales. Luego, al jubilarse José M.^a Menéndez y Tomás Martínez Lujambio, tomaron sus vocalías Ignacio Mataix, hoy Director General de ITP, y Santiago Bannatyne, en relevos que se realizan con normalidad, buscando siempre



profesionales valiosos. El Consejo de Sener, del que Andrés Sendagorta McDonnell es Vicepresidente, está hoy muy asentado como órgano de gobierno y estamos muy satisfechos.

No es exagerado decir que por mi parte tuve que realizar en aquellos años el trabajo profesional y humano más destacado de mi vida: hacer justicia a la persona y al historial de Manu, mantener a la familia unida, defender la empresa, dar seguridad a los empleados y continuidad a la dirección, dar confianza, pasar el testigo a Jorge, asegurar la calidad del Consejo, idear y llevar a cabo operaciones estructurales y financieras fundamentales, reanimar a la organización, encarrilar ITP, facilitar muchas de las realizaciones prácticas de Sener en las que Jorge iba tomando el mando... Ciento es que tanto la familia como los directivos y empleados de la empresa me ayudaron con su aliento y su constante apoyo. No tuve el menor problema interno.

En el largo período al que me vengo refiriendo pusimos creciente empeño en el desarrollo de productos «superiores» en los que pudiéramos defender el liderazgo tecnológico y, a pesar de la dificultad de esta estrategia –muy subrayada por Jorge–, y de lo que nos costó renunciar a promociones que se nos venían al paso, empezamos a abrir nuevos y prometedores campos con iniciativas industriales originadas en la ingeniería. Así se concluyó la promoción de Industria de Turbopropulsores (ITP), dedicada al diseño, fabricación y mantenimiento de motores de aviación, que tanto tesón y tanta paciencia exigió de nosotros; Zabalgarbi para el tratamiento de residuos



urbanos; Ecolube para el reciclaje de aceites lubricantes; y dos sociedades dedicadas al tratamiento de residuos agropecuarios. Algo más tarde se ha llevado a cabo el desarrollo de sistemas electromecánicos de actuación y control, que se incorporan fundamentalmente en vehículos aeroespaciales y compiten en las naciones más adelantadas de la Unión Europea y en Estados Unidos. Por fin, más recientemente la empresa tiene como objetivo estratégico el desarrollo de grandes plantas de generación eléctrica de origen termosolar. Para llevar a cabo tantos proyectos nuevos y lograr crecimientos tan ambiciosos, Jorge ha puesto en pie una organización adecuada a ello, con cinco direcciones generales. Con el trabajo, el liderazgo y el entusiasmo permanente de todos hemos alcanzado unos resultados, una calidad y una fuerza que promete aún mayores ascensos en nuestro nivel empresarial.

Sener fue siempre una exigencia de nosotros a nosotros mismos, un derroche de generosidades calladas y de entregas sin desconfianza alguna; y seguirá siendo la liberación de lo más noble de cada uno, el respeto, la responsabilidad y el afecto mutuo; y mucho más: el amor por la empresa y el amor de la empresa a sí misma. Nos va la unanimidad en la dimensión cultural: servir con ideas y con capacidades, asentar la propia dignidad en el trabajo responsable, perseguir deportivamente el liderazgo tecnológico, ser una comunidad decente y fuerte con propósitos de permanente mejora. No entendemos de otras lógicas y estoy seguro de que los que nos sigan con todos los cambios que las circunstancias reclamen, sabrán mantener el núcleo permanente de nuestra cultura.



LA RIADA DE BILBAO

En el año 1983, poco después de finalizar las fiestas de agosto, llovió en Bilbao con fuerza torrencial incesante durante un par de días. Las aguas inundaron violentísimamente la ciudad y la cuenca del Nervión. Fue una riada que, tristemente, quedó escrita en la historia. Nuestra madre, que estaba en Plencia, padecía debilidad cerebral y había sufrido durante el verano una neumonía. La habíamos ingresado muy enferma en la Clínica de la Virgen Blanca, cerca de la Basílica de Nuestra Señora de Begoña. Por esa razón el famoso día de la riada, el «aguaduchu», como se llama en vizcaíno a una inundación extraordinaria como aquélla, estábamos en Bilbao Jesús con Marisol y yo mismo; Carmen, Manolo, Janet, Manu y también Teresa. La noche del día veintiséis el tráfico quedó cortado en muchos lugares debido a la violencia de las aguas. Marisol y Janet quedaron aisladas en la Clínica, mientras Jesús y yo, por un lado, y Manu por otro intentábamos acercarnos a Begoña. Visto que no era posible, nos retiramos entristecidos por el temor de que nuestra madre muriera aquella noche, con la compañía de sus nueras pero sin ninguno de sus hijos. Jesús y yo volvimos a intentar el paso por el Puente de la Salve a las dos de la mañana pero la policía nos impidió hacerlo, ni en coche, ni caminando, porque se temía que hubiera algún desplazamiento en los estribos del puente. Estaba abierto el hotel Carlton y nos refugiamos en su comedor para tomar un café, recoger alguna información y esperar la oportunidad de un nuevo intento de cruzar la Ría. Nos encontramos con algunos amigos y conocidos bilbaínos que,



como nosotros, tenían problemas. Entre ellos estaban Luis Olarra y Ricardo Pasch, con quienes comentamos la situación y elucubramos sobre la «gota fría» como causa de los «aguaduchus». Alguien contó que Unamuno decía que los cuatro elementos de los que, según Empédocles, toda materia estaba constituida –tierra, agua, aire y fuego–, no tenían sitio bastante en el «bocho». Por arriba, los montes arrebatando el espacio al cielo siempre con agua; por abajo, el río apretado en estrecho cauce entre casas, muelles, navíos y fuegos de hornos siderúrgicos. ¡Sitio, sitio! pedía cada uno de ellos empujando al otro. Yo no tuve bastante calma para comentar que la figura de los cuatro elementos formaba el *logo* de Sener. Volví a salir con Jesús por la Avenida de Recalde hasta el pie del puente de la Salve. Contamos nuestro caso a un guardia civil primero y a un técnico del ayuntamiento después y, tras dar muchas vueltas, ya en las primeras horas del día, nos dieron permiso para subir andando. El puente tiene bastante pendiente y estaba cubierto de fango y de piedras arrastradas por la lluvia que, ya con menos fuerza, continuaba. Pronto nos olvidamos de nuestros pies, de nuestros zapatos perdidos y de nuestra ropa totalmente mojada, mientras contemplábamos desde la altura la riada terrible de agua fangosa arremolinada, velocísima, que tumbaba torres de *containers*, arrastraba automóviles y grandes bultos flotantes por encima de los pretilles sobrepasados, y golpeaba las paredes de las casas y de los almacenes. Aquello era dantesco, trágico, indescriptible. Nos tentaba la contemplación de aquel desastre pero nos apremiaba más el llegar a la Clínica. Allí nuestra madre vivía, todo seguía igual y Marisol y Janet estaban tranquilas.



Luego, poco a poco, aquel día y los siguientes la ciudad fue volviendo a su ser y quedó, como ejemplar lección, la generosa reacción de todo el pueblo: con asistencia de la guardia civil y otras fuerzas militares, sin demora se puso a sacar el barro de las calles, los portales, las tiendas y los bajos destrozados por la inundación, especialmente en el Casco Viejo, donde el agua subió hasta cuatro metros sobre el nivel de las calzadas. Allí trabajó sin descanso toda la juventud de Bilbao y de los pueblos, sacando barro y animando a los damnificados con su entrega entusiasta y con buen humor, prueba siempre de esperanza.

También en Plencia el Butrón tuvo una gran crecida que se llevó muchas embarcaciones al mar para allí perderse. Andrés, el hijo mayor de Manu, fue al pueblo y al ver que el *Iru Anai*, inundado con tanta agua de lluvia, se hundiría si continuaba fondeado en medio de la fortísima corriente, llegó a él como pudo, puso el motor en marcha, cortó las amarras y se fue aguas abajo arrastrado por la correntada hasta el encuentro con la mar en la barra de San Valentín, hecha un verdadero infierno de olas, choques de corrientes y remolinos. Salió de aquello porque Dios es grande y, aunque el motor le falló, llegó a la protección de Astondo, al otro lado de la concha, donde amarró la lequeitiana salvada. Manu tuvo noticia de la salida de Andrés y, ya de noche, le buscó en la playa pensando lo peor. Cuando padre e hijo se encontraron se dieron un abrazo emocionado.



EL LARGO ADIÓS A NUESTRA MADRE

«*Et spes nostra, salve».*
Salve Regina

En la Clínica de la Virgen Blanca nuestra madre, después de muchos días en los que parecía estar mejor, no llegó a recuperarse. Entró en coma y todos pensamos que moriría, pero pasaron unos cuantos días y seguía igual. Su situación era tan estable que los médicos nos dijeron que la podíamos llevar a su casa de Madrid. Vivía en el piso superior al de Teresa, nuestra hermana, que la cuidaría en todo momento con las ayudas que fueran necesarias y la asistencia de su numerosa familia. Su tratamiento consistía en una cuidadosa limpieza y alimentación, nada más. Así vivió cuatro años, sin dar señales de conciencia. Los hermanos tomamos por costumbre acercarnos a su casa, en la calle Reina Mercedes, al terminar nuestros trabajos al final de la tarde. Sabíamos que encontraríamos allí a alguno de los nuestros haciendo compañía a Tere. Tomábamos noticia del estado de nuestra madre, siempre igual con variaciones mínimas, charlábamos un rato y con frecuencia nos encontrábamos todos en reposada conversación. Cuando llegaba la hora de marcharse pasábamos a la habitación de la enferma y rezábamos juntos una Salve. Los hermanos solemos comentar que aquellas visitas, tan sencillas, tan iguales y tan constantes, nos unieron mucho y nos hicieron mucho bien. Prácticamente sin variaciones en su estado murió a los cuatro años, en 1987. La enterramos en Plencia, junto a nuestro padre, con todo el amor que ella merecía.



AQUÍ TERMINO

En algún momento he de cortar esta narración, que es un canto de amor y de esperanza y no hace falta alargarlo. Si acaricio unas veces mi memoria y la sacudo otras, siempre descubro algún pequeño recuerdo, pero cada vez el trabajo es mayor y menor, en cambio, el valor de mis hallazgos. Me conformo pues y os dejo en paz, queridos lectores, pero tengo algo como regalo final: es el fragmento de un poema de Charles Péguy que se llama «El leñador y sus hijos» y que quizá muchos conozcáis. Va muy bien antes de echar una ojeada a la foto de mi familia que me gustaría que simbolizara a las vuestras, a las de mis hermanos, mis primos y mis amigos lectores. El leñador puede ser cualquiera de vosotros, un poco mayor.

¹⁵³ *Il pense avec tendresse à ce temps où il ne sera plus et/ où ses enfants tiendront sa place./ Sur terre./ Devant Dieu./ A ce temps où il ne sera plus et ses enfants seront./ Et quand on dira son nom dans le bourg, quand on/ parlera de lui, quand a son nom sortira au hasard des/ propos, ce ne sera plus de lui que l'on parlera mais de ses fils.
Que lui-même ne sera plus lui-même mais ses fils./ Et que son nom ne sera plus lui-même mais ses fils./ Et que son nom ne sera plus à son service mais au service de ses fils./ Qui porteront le nom honnêtement devant Dieu./ Comme lui./ Mieux que lui./
Il pense avec tendresse à ce temp où il ne sera plus./ Parce que n'est-ce pas ne peut pas être toujours./ On ne peut pas être et avoir été./ Et où tout marchera tout de même./ Où tout n'en marchera pas plus mal./ Au contraire./ Où tout n'en marchera que mieux./ Au contraire./ Parce que ses enfant seront là, pour un coup./ Ses enfants feront mieux que lui, bien sûr./ Et le monde marchera mieux./ Plus tard./ Il n'en est pas jaloux./ Au contraire./ A la pensée de ses enfants qui seront devenus hommes et femme./ A la pensée du temps de ses enfants, du règne de ses enfants,/ Sur la terre,/ A leur tour,/ Une tendresse, une chaleur, une fierté lui monte./ (Mon Dieu ne serait-ce pas un orgueil./ Mais Dieu lui pardonnera).*



*Y el padre piensa con ternura en ese tiempo
en que él ya no existirá
y en el que sus hijos ocuparán su lugar sobre la tierra y ante Dios,
ese tiempo en el que,
cuando se pronuncie su apellido,
cuando su nombre salga a relucir por azar en la conversación,
ya no será de él de quien se hable,
sino de sus hijos,
que llevarán su apellido honradamente ante Dios
con la cabeza alta y orgullosa
como él,
mejor que él.*

*Y piensa con ternura en ese tiempo
en que ya no se tendrá necesidad de él,
en el que todo marchará igual
porque existirán otros hombres que llevarán la misma carga
y que quizá y aun con toda seguridad la llevarán mejor que él,
porque sus hijos lo harán mejor que él sin duda alguna
y el mundo marchará mucho mejor.*

*¡Pero él no está celoso,
sino todo lo contrario!*

*Y, al pensamiento de sus hijos que llegarán a ser hombres y mujeres,
al pensar en el tiempo de sus hijos,
en el reino de sus hijos sobre la tierra,
le sube por el cuerpo una gran ternura,
un pequeño calor y un gran orgullo.
¿Será esto vanidad, Dios mío?
Pero Dios se lo perdonará¹⁵³.*





¡AQUÍ ESTAMOS!



AGRADECIMIENTOS

En modo alguno hubiese sido capaz de emprender la escritura de este libro sin el apoyo y los ánimos de todos mis hijos, que leyeron algún borrador parcial y me pidieron que continuara con mi empeño porque en el futuro sería fuente de mucho gozo para sus familias. Jesús, mi hermano, también me apoyó para que escribiera recuerdos de los abuelos, de los padres y de los tíos, que él guarda mejor que nadie, y me los transmitió con rigor y documentadamente. Rafa Alvira, como siempre tan animoso y tan buen amigo, fue, si por su carácter lo pudiera ser, casi imperativo. Cata Arámburu ha sido otro manantial seguro de noticias de Plencia, de sus marinos y de nuestros abuelos comunes. Gracias, querida prima. Fernando del Molino, mi compañero ingeniero naval, leyó dos o tres capítulos y perfiló algunas anécdotas. A ellos y a algún otro amigo les agradezco su impulso, y la ayuda del afecto y del cariño que nos damos con tanta alegría.

Marina Martínez, con su gran paciencia y su no menos grande profesionalidad, ha corregido mis textos, mecanografiados una y otra vez por mi secretaria, Pino Muñoz-Rojas. Leticia Ortiz de Urbina ha arreglado las fotografías y Belmar Gándara ha realizado la edición. Mil gracias a las cuatro por su amor a la obra bien hecha.



María Luz me felicitó y me animó a seguir cada vez que le dije que había terminado un capítulo. Ella me hizo sacar nuevas fuerzas para seguir en la tarea de escribir, ardua como pocas, especialmente para novatos que sólo cuentan con el buen deseo y el desconocimiento inicial de lo empinado del camino para llegar al final. ¡Gracias, Mari!





Este libro se terminó de imprimir
el día dieciseis de julio de 2008,
festividad de Nuestra Señora la Virgen del Carmen.
Fue siempre un día muy grande en nuestra familia,
y me alegra en la esperanza de que siga siendo
para todos, y por muchas generaciones,
la fiesta de la estrella de los mares.
El día siguiente he cumplido
ochenta y cuatro años
y rebosa de alegría y
de agradecimiento
por tanto don.







